Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

€ 3,50

SFr 6,90 öS € 4,- hfl € 4,- bfr € 4,- lfr € 4,- FF € 4,- Lit € 4,60 dkr 39,-

4 191341 103508 02

B13411

Nr. 2 Februar 2002

51. Jahrgang

Tests

ENDLICH:
Roco-144 in H0

PÜNKTLICH:
Fleischmanns 62 in N

KÖNIGLICH:
Minitrix-S3/6

Vergessene Schmalspurbahnen
Pöhlatalbahn für Baustraße geopfert

Bunte Züge, weites Land
Reiseimpressionen aus Weißrussland

Nordseewellen rauschen in H0
Kutter, Sand und Küstenbahn

Vorbildlicher Nachbau
Lokbehandlung Meißen Jaspisstraße

100 Jahre SBB

Pioniere zwischen Tälern und Gipfeln

Tradition und Innovation bei den Eidgenossen

Lieber Modellbahnfreund,

wir sind froh, Ihnen mitteilen zu können, dass unsere Firma einen grossen Schritt zur Erneuerung und Verbesserung des Kundenservice unternommen hat.

Der neue Kundendienst für unsere fünf Marken Arnold, Lima, Rivarossi, Jouef und Pocher wird bald seinen Dienst aufnehmen.

Ein Team von ausgewählten, technisch erfahrenen Mitarbeitern, mit denen Sie auf Englisch, Französisch, Italienisch und selbstverständlich auch auf Deutsch kommunizieren können, wird Ihnen zur Verfügung stehen.

Wir werden gesonderte Telefon-und Faxleitungen für den Kunden-und Reperaturservice einrichten, sowie eine Service-Emailadresse.
Sie können sich so direkt an die neue Abteilung wenden, um detaillierte Informationen über unsere Produkte zu erhalten.

Der Kunden- und Reperaturservice für unsere Marken Arnold, Rivarossi, Jouef und Lima wird am 1. Mai 2002 seinen Dienst aufnehmen.
Er wird vorerst jedoch ausschliesslich für Lokomotiven angeboten.
Der Service für Pocher Modelle wird nach dem Sommer aufgenommen.

Anfang Februar 2002 werden wir die aktuellen Preislisten und weitere Informationen zum neuen Kundendienst veröffenlichen.

Wir hoffen, Sie auf der nächsten Messe in Nürnberg zu treffen, um Ihnen dort weitere Erklärungen geben zu können. Bei dieser Gelegenheit werden wir Ihnen die neuen Modalitäten des Managements unserer Firma in Deutschland mitteilen.

Mit freundlichen Grüssen,
Ihre LIMA S.p.A. Geschäftsleitung

Brescia, Januar 2002





ARNOLD



Jouef


Foto: Tiedtke

Im Modelspoorwegclub Spijkspoor entstand eine Küstenbahnanlage in Dreiecksform, die zur Messe in München die Blicke auf sich zog.

Große Leistungen waren gefragt, um der Eisenbahn über die Alpen zu helfen. In 100 Jahren war die SBB immer Vorreiter der Elektrifizierung.

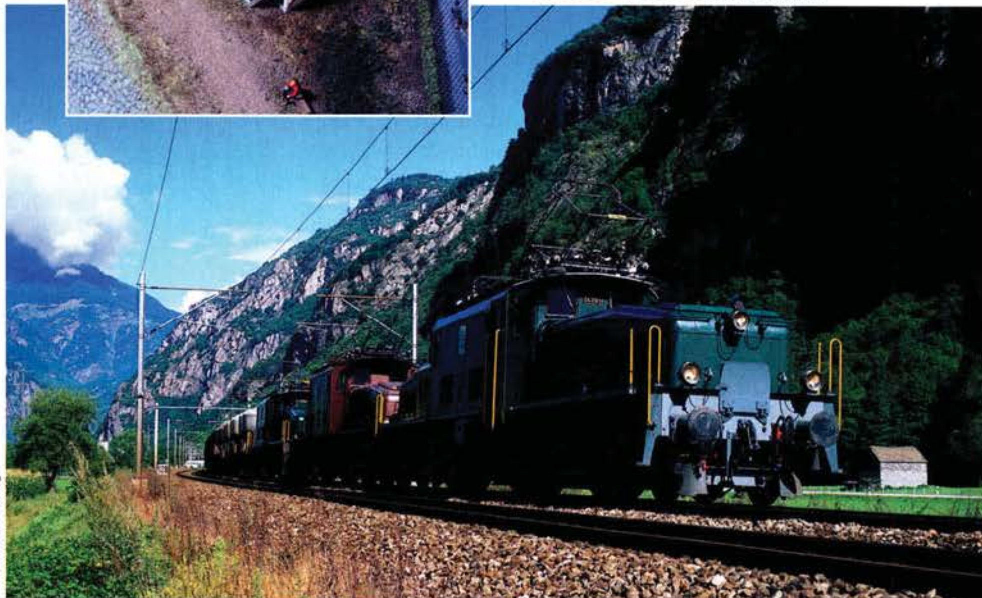

Foto: Christian Zellweger



Foto: Wollny

Burkhard Wollny bereiste Bjelorussland und fing Impressionen der Eisenbahn mit breiter Spur in dem flachen, weiten Land ein.

Mit dem Fahrwerkstausch am Lima-Modell der Ae 3/6I und weiteren Anpassungen entsteht ein zeitgemäßes Modell.



Foto: Doebeli

Bis 1971 waren Güter ins Pöhlatal von Normal- auf Schmalspur umzuladen. Der Bahnhof Grünstädtel war dafür ausgelegt.



Foto: Heinrich

BAHNWELT AKTUELL

ICE

Triebkopf-Brand

Am Abend des 22. November 2001 brach im hinteren Triebkopf 401020 des ICE 697 „Henriette Herz" Berlin – Karlsruhe ein Brand aus. Kurz hinter Hanau wurde der Lokführer auf das Feuer aufmerksam gemacht, er konnte seinen Zug noch bis nach Offenbach fahren. Wenige Minuten nach 23 Uhr kam die Offenbacher Feuerwehr auf dem Bahnhof an, alle etwa 200 Reisenden konnten den Zug unverletzt verlassen. Obwohl der Fahrdraht im Bahnhof sofort geerdet wurde, dauerte es etwa eine Stunde, bis Oberleitung und Zug frei von Restströmen waren. Die Löscharbeiten gestalteten sich schwierig, da das Feuer immer wieder neue Nahrung im Maschinenraum in Form von Trafoöl und zahlreichen Kunststoffteilen fand. Auch die Aluminiumkonstruktion des Wagenkastens erschwerte die Löscharbeiten. So war zur Vermeidung weiterer Schäden die Fahrleitung mit Wasser aus mehreren Strahlrohren zu kühlen, als das Feuer das Dach des Triebkopfes durchschlagen hatte. Später brannte auch der Maschinenraumboden durch und die Schwellen fingen ebenfalls Feuer. Mit Äxten und einer speziellen Kettensäge wurde versucht, Löcher in die Seitenwand des Triebkopfes zu schlagen. Löschpulver und Schaum sollten das Feuer ersticken. Die Versuche zeitigten kaum Erfolg, das Aluminium fing immer wieder zu brennen an. Gegen 3 Uhr wurde zum Löschen mit reichlich Wasser übergegangen, gegen 3.30 Uhr war das Feuer endlich unter Kontrolle. Die Brandursache wird noch ermittelt. Dazu sind der Triebkopf und der anschließende Mittelwagen, durch die Löscharbeiten in Mitleidenschaft gezogen, bereits in das Werk Nürnberg von DB Reise & Touristik überstellt worden. Der Schaden wird mit mehr als zwei Millionen Euro angegeben.

Foto: Förster



Im Werk Nürnberg steht der durch Feuer und Löscharbeiten schwer beschädigte ICE-Triebkopf 401020.

GRENZVERKEHR

Reisezüge zwischen Gronau und Enschede

● Nach über 20-jähriger Betriebspause wurde am 18. November 2001 die grenzüberschreitende Strecke Gronau (Westf.) - Enschede für den Personenverkehr reaktiviert. Die Planungen für die Wiederinbetriebnahme der neun Kilometer langen eingleisigen Strecke stützten sich auf ein Gutachten aus dem Jahr 1996, das Reisendenzahlen von anfänglich zirka 2000 Personen täglich prognostiziert. Der Beginn der Bauarbeiten zur Sanierung der Verbindung war im Frühjahr 2001. Neben der Überholung von Oberbau (Auslegung auf 80 km/h), Signalen sowie sieben Bahnübergängen war auch die Erneuerung der Brücke über den Grenzfluss Glane notwendig. Des Weiteren mussten die Infrastruktur und die kommunalen Zugangswege für die beiden neuen, im Auftrag des niederländischen Infrastrukturbetreibers Railinfrabeheer Regio Noordoost errichteten, Haltepunkte De Eschmarke und Glanerbrug (in unmittelbarer Nähe der Grenze) geschaffen werden. In Glanerbrug wurde entgegen ersten Planungen keine Kreuzungsstelle eingerichtet. Betrieben wird die Strecke vom Fahrdienstleiter Gronau im sogenannten Stichstreckenblock. Die Gleisanlagen im Bahnhof Enschede enden an einem direkt neben dem Gemeindeamt neu errichteten Bahnsteig stumpf am Prellbock, so dass Fahrten aus Richtung Deutschland ins niederländische Gleisnetz und umgekehrt vorerst nicht möglich sind. Angeboten wird derzeit ein Halbstundentakt zwischen Gronau und Enschede. Zwischen Münster und Enschede wird die DB-Regionalbahn gemäß dem Verkehrsvertrag mit dem Zweckverband SPNV Münsterland ausschließlich Triebwagen der Baureihe 643 Talent einsetzen. Zwischen Dortmund und Enschede verkehren im Wechsel Triebwagen der Baureihen 643 und 624.



Foto: Schumann

Der Eröffnungszug Gronau – Enschede am 16. November 2001 im niederländischen Enschede neben einem „Koploper" der NS.

Von Glauchau nach Emden verkehrt ein Ganzzug der Firma TX-Logistik – NetLog, auf dem Hinweg mit VW-Pkw beladen, zurück leer. Die Bespannung übernehmen abwechselnd ES64U2-101 und 145 CL 031, hier am 31. Oktober 2001 in Glauchau.



Foto: R. Otto

RHÄTISCHE BAHN

Neuer Wagen für Bernina-Bahn



Foto: Nolte

Oberhalb von Poschiavo hängt hinter den beiden alten Berninatriebwagen der restaurierte Zweiachser und bereichert den historischen Fuhrpark der Rhätischen Bahn.

● Einen neuen Wagen für den historischen Fuhrpark übergab der Club 1889 der Rhätischen Bahn (RhB). Es handelt sich um den Wagen C 114 der Bernina-Bahn, der vom Club, der sich mit der Aufarbeitung historischer RhB-Fahrzeuge beschäftigt, am 27. Oktober 2001 übergeben werden konnte. Der Zweiachser stammt aus dem Jahr 1910 und wurde in der alten Bernina-Bahn-Farbgebung in leuchtendem Gelb lackiert und mit der Aufschrift „Bernina" versehen. Zusammen mit den beiden alten Berninatriebwagen ABe 30 und ABe 34 bildet er zukünftig den Nostalgiezug „Bernina Classic".



Foto: Wirtz

Um den herbstlichen Schmierfilm aus Laub, Feuchtigkeit und Bremssand von den Schienen zu beseitigen, setzt die DB besonders im Rhein-Ruhr-Gebiet Gleisreinigungszüge ein. Einen solchen hatte 212 057 am 12. Oktober 2001 im Essener Hauptbahnhof am Zughaken.

SÄCHSISCHE SCHMALSPURBAHNEN

Triebwagenbestellung

● Die Schmalspurbahnen im Freistaat Sachsen haben sich auf die gemeinsame Bestellung von elf Dieseltriebwagen geeinigt. Diese kann ausgelöst werden, wenn für alle betroffenen Bahnen Verkehrsverträge unterzeichnet sind, die eine Beschaffung der Fahrzeuge sinnvoll machen. Der Freistaat fördert die Neubaufahrzeuge, die von einem Schweizer Hersteller geliefert werden sollen, mit 90 Prozent. Dabei sind für die unter DB-AG-Regie betriebenen Strecken Radebeul – Radeburg zwei und Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf drei Fahrzeuge vorgesehen. Die Träger der Strecken von Oschatz nach Mügeln, von Zittau nach Oybin und Jonsdorf sowie von Cranzahl nach Oberwiesenthal haben die Absicht, je zwei Fahrzeuge zu übernehmen.

Willkommen im neuen Euro-Land

Also, ehrlich gesagt, Enten-Taler wären mir irgendwie sympathischer gewesen als der Euro. Aber man kann eben nicht alles haben, was man sich so wünscht. Und da werden mir ganze Heerscharen von Modellbahnern und -bahnerinnen aus vollem Herzen zustimmen, deren Wunschliste fürs Weihnachtsfest garantiert nach den erforderlichen Haushaltsberatungen auch um die eine oder andere Position zu kürzen war. Um so größer war dann aber sicher die Freude über das, was man sich trotzdem gegönnt hat, zum wohl letzten Mal mit harter D-Mark bezahlt. Galt es, Kinder zu beglücken, gestaltete sich dieser Tage der Einstieg ins Hobby auch für Otto Normalverbraucher sogar erfreulich günstig, fast wie einst in den 50er- und 60er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Und zumindest das beschert uns ja jetzt der Euro ebenfalls: Zweistellige Beträge für ein Lokmodell!



Dr. Karlheinz Haucke

Damals jedenfalls war der Einstieg leicht, der Übergang zur Modellbahn fließend. Ein Konzept, an das sich nun erfreulicherweise immer mehr Großserienhersteller erinnern. Piko hat mit der 218 sowie der Dispo-Lok überrascht, Märklin wird den klassischen Nebenbahn-C-Kuppler wieder auflegen – allemal gedeckte Wechsel auf die Zukunft: Wem der Start ins Hobby erleichtert wird, der wendet sich später mit gestiegenen Ansprüchen auch teureren Modellen zu.

Und so hat die neue Währung durchaus ihr psychologisches Plus, eine niedrigere Zahlen-Hürde bei Ausgaben. Schade nur, dass sich auch die Beträge auf der Haben-Seite verringern. Willkommen im Euro-Land!

BAHNWELT AKTUELL

GEISLINGER STEIGE

Reichlich Messfahrten

● Im November trafen verschiedene Fahrzeuge auf der bekannten Geislinger Steige zwischen Stuttgart und Ulm zu Messfahrten ein. Den Anfang machte der neue Triebwagen Lirex von Alstom, der am 12. November 2001 mehrmals zwischen Geislingen West und Westerstetten pendelte. Gezogen wurde die Einheit von 752 001, und da die Lirex mit einer Mittelpufferkupplung versehen sind, mussten an den Enden des Lirex zwei ICE-Überführungswagen Bm 235 eingestellt werden. Kurz danach unternahm die Karsdorfer Eisenbahn mit den Lokomotiven 2103 und 2108 Versuchsfahrten auf der Steige. Zum Einsatz kam dabei ein ehemaliger Postwagen, der jetzt als KEG-eigener Messwagen dient. Der Zug sollte über drei Tage mehrmals zwischen Untertürkheim, mit Wendefahrt über Waiblingen, und Ulm verkehren, hielt den Fahrplan aber nicht ganz ein. Als letztes traf Bombardier am 30. November in Baden-Württemberg ein, um mit der ursprünglich für Polen gebauten EU 43 002 und dem eigenen Messwagen für drei Tage die speziellen Eigenschaften der Steige auszunutzen.



Foto: Alexander Schatz

Ob die polnischen EU 43 jemals regulär auf die Steige kommen?



Foto: Willy Steck

Die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft fährt mit ihren Rumänendieseln zu Messzwecken seit diesem Sommer immer wieder über die Steige.



Foto: Willy Steck

Bei diesem Zug muss man sich die Augen reiben: Ein einzigartiges Ensemble fuhr am 12. November 2001 mehrmals über die Geislinger Steige.



Foto: Kühnel

Am Wochenende 17./18. November 2001 wurde der neue Streckenabschnitt der Museumsbahn Schönheide vom Bahnhof Stützengrün (Bürstenfabrik) nach Stützengrün-Neulehn eröffnet. Der 500 Meter lange Abschnitt ist ein Stumpfgleis, die Lok muss im Bahnhof Stützengrün umsetzen.

ZWISCHENHALT

Die DB AG will für die Sauberkeit ihrer Bahnhöfe den Reinigungsetat auf 102 Millionen Euro verdoppeln. Ab Mitte 2002 soll auch in stark frequentierten Bahnhöfen ein generelles Rauchverbot herrschen.

Die Hamburger Hochbahn will bis 2006 jeden ihrer etwa 800 Wagen mit zwei Kameras in den Wagendecken ausstatten. Dadurch soll das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste gesteigert und Vandalismusschäden verringert werden. Die Kosten belaufen sich auf etwa 3,06 Millionen Euro.

Die DB AG plant ein neues Gastronomiekonzept, das eine Bedienung der Fahrgäste am Platz und eine Anlieferung der Speisen durch Catering-Unternehmen vorsieht. Bahnchef Hartmut Mehdorn plant die schrittweise Einführung in den Jahren 2003 bis 2004 zunächst in der 1. Klasse. Die Speisewagen entfallen in diesen Zügen.

Die DB AG und Arcor sind sich über die Modalitäten zur Übernahme der Bahntelematik durch die Bahn einig. Die Telematik GmbH soll anfangs zu 50,1 Prozent der Vodafone-Tochter Arcor und zu 49,9 Prozent der Bahn gehören, später aber ganz in den Besitz der Bahn übergehen. Das Bundeskartellamt muss dem Geschäft mit einem Volumen von 1,3 Milliarden Euro erst noch zustimmen.

Vossloh erreicht wegen Rückgängen im Geschäftsbereich Lichttechnik das Vorjahresergebnis nicht. Die Sparte Eisenbahntechnik verzeichnet einen Umsatz von 426,6 Millionen Euro, was einer Steigerung von 14 Prozent entspricht. Bei den Lokomotiven erreichte man ein Umsatzplus von 13 Prozent.

Der britische Schienennetzbetreiber Railtrack entließ krisenbedingt Vorstandschef Steve Marshall und Chairman John Robinson. Mit John Armitt und Jim Cornell übernehmen zwei ehemalige Führungskräfte der Vorgängergesellschaft British Rail die Geschäfte. Damit zog Transportminister Stephen Byers die Konsequenz aus der Zahlungsunfähigkeit von Railtrack Anfang Oktober 2001.

Das Milliardenprojekt Stuttgart 21 ist im Zeitplan. Maßstäbe will die DB Projekt GmbH Stuttgart 21 bei der Tunnelsicherheit setzen. So wird der Verkehr in zwei eingleisigen Tunneln geführt, die in regelmäßigen Abständen verbunden sind und im Notfall als Rettungswege genutzt würden. Da man die Gleise als feste Fahrbahn verlegt, kann die Trasse bei Störungen auch von Bussen und Rettungsfahrzeugen befahren werden.

Das Milliardenprojekt München 21 ist auf Eis gelegt. Laut Informationen der DB AG sei durch den Umbau des Hauptbahnhofs zu einem unterirdischen Duchgangsbahnhof eine unwirtschaftlich geringe Zunahme der

KNOTEN DRESDEN

Marienbrücke im Umbau

● Seit Mai 2001 laufen im Rahmen der Sanierung und Umgestaltung des Nah-, Fern- und Güterverkehrs die Arbeiten zur Sanierung des Streckenabschnittes Dresden-Neustadt – Dresden-Mitte. Im September begann der Abbau der beiden südöstlichen Gleise der Marienbrücke. Danach wurde unter anderem mit Sprengungen die Fachwerkkonstruktion des Tragwerkes über der Elbe nach und nach zerlegt. Diese wird durch Spannbetonträger gleicher äußerer Form ersetzt. Die Gewölbe der Vorlandbrücken bleiben erhalten, werden aber gründlich saniert. Der Zugverkehr läuft während der Bauarbeiten über die verbliebenen zwei Gleise weiter, die im Anschluss ebenso saniert und durch drei Gleise ersetzt werden. Nach Fertigstellung der Bauarbeiten sind zwei Gleise für den S-Bahn-Verkehr, zwei für den Fernreiseverkehr und eines für den Güterverkehr vorgesehen.



Foto: Griesch

Der letzte Fachwerkträger des südöstlichsten Gleises der Marienbrücke ist gerade gesprengt und wird nun zu ebener Erde zerlegt.

Fahrgastzahlen zu erwarten. Statt dessen sollen die Halle erneuert, die Zugangswege verbessert und ein zweiter S-Bahn-Tunnel gebaut werden.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) rechnet für 2001 erstmals mit mehr als neun Milliarden beförderten Fahrgästen in Bussen und Bahnen. VDV-Präsident Dr. Dieter Ludwig prognostizierte damit eine Steigerung um 1,9 Prozent. Im Güterverkehr würden die gestiegenen Transportweiten möglicherweise die Mindereinnahmen durch den konjunkturell bedingten Rückgang beim Verkehrsaufkommen ausgleichen.

Der VDV startet ein Internet-Portal für ÖPNV-Fahrgäste unter der Adresse: www.busse-bahnen.de. So kann zum Beispiel der Verbindungssuchende auch überregionale Fahrplanauskünfte einholen. Außerdem sind Links zu Liniennetzplänen und auch Tarifauskünfte abrufbar.

Zu spät hat ein Lokführer am 7. Dezember seinen ICE „Elly Heuss-Knapp" im Bahnhof von Wolfsburg zum Halten gebracht. Damit die Fahrgäste im vorderen Zugteil aussteigen konnten, setzte der Zug 50 Meter zurück.

Kesselwagenzüge der Deutschen Shell werden 2002 von DB Cargo (1,15 Millionen Tonnen) und erstmals von den beiden Privatunternehmen Rail4chem (500000 Tonnen) und KEG (350000 Tonnen) befördert.

Die Amerikaner erinnern sich der Bahn. Nach den Terroranschlägen vom 11. September stieg die Zahl der Bahnreisenden nach Angaben der staatlichen Bahngesellschaft Amtrak um 40 Prozent. Bahnmanager fordern von der Regierung nun etwa 3,06 Milliarden Euro zum Ausbau des in den vergangenen Jahrzehnten stark ausgedünnten Liniennetzes.

Zug fahren und Auto mieten. In Berlin stellte die Bahn ihr neues Angebot DB Carsharing vor. Damit sollen Bahn- oder Netzcard-Inhaber die Möglichkeit haben, nach Ankunft am Zielort stundenweise oder auch für Tage oder Wochen ein Auto zu mieten. Bis Mitte 2002 soll DB Carsharing in 20 Städten verfügbar sein.

Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen hat bei Alstom LHB für das Jahr 2003 insgesamt 16 neue LINT-41-Dieseltriebwagen bestellt. Der Auftrag mit einem Volumen von 60 Millionen Euro schließt die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge ein. Außerdem vereinbarten Alstom und die LNVG eine Option auf den Erwerb weiterer 30 LINT.

Verwundert reagierte die DB AG auf das Angebot der Fluglinie Germania, die einen Flug zwischen Frankfurt/Main und Berlin für 55 Euro anbietet. Da die Bahn eine Kostendeckung des Angebots anzweifelt, wird sie eine wettbewerbsrechtliche Überprüfung anstrengen.

FELDBINDER SPEZIALFAHRZEUGWERKE GMBH

Granulat-Wagen

● In Reinsdorf bei Lutherstadt Wittenberg werden seit vier Jahren Schienenfahrzeuge gefertigt. Seither gehören bei der Feldbinder Spezialfahrzeugwerke GmbH neben Sattelaufliegern auch Aluminium-Behälterwaggons zum Produktionsprogramm. Von den für Lebensmittel- und Kunststoffgranulate bestimmten Waggons mit 80 Kubikmeter Fassungsvermögen fanden bereits 100 einen Käufer im Inland. Im November 2001 begann die Fertigung einer Serie von 150 dieser Waggons für Ermewa Sati in Paris. Auf Anregung des bisherigen Hauptkunden, der Ermewa GmbH Transportmittel-Vermietung, wurde parallel dazu ein leistungsfähigerer Waggon entwickelt. Der Prototyp besitzt zwei Kammern mit einem Fassungsvermögen von insgesamt 120 Kubikmetern. Bei 21,04 Metern Länge und einem Eigengewicht von 23 Tonnen ist er für ein Ladegewicht von 67 Tonnen vorgesehen.

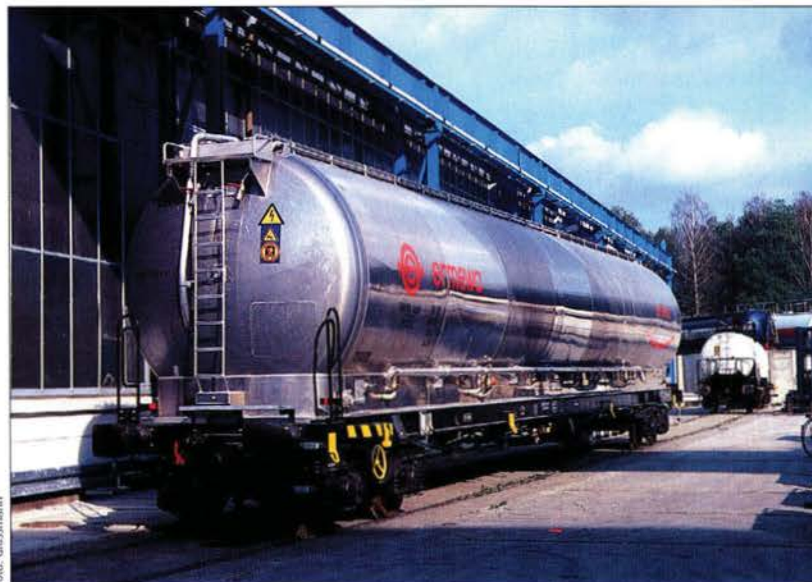


Foto: Grassmann

Der 120-Kubikmeter-Granulatwagen am 16. Oktober 2001 auf dem Werksgelände in Reinsdorf.

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.

„Nanu, schon wieder City-Bahn?", wird sich manch einer fragen. Mitnichten, aber der abgebildete Zug hat schon etwas mit der Beschleunigung und Komfortsteigerung im Zugverkehr zu tun. Allerdings in der Schweiz und dort nicht im Nah-, sondern im Fernverkehr. Die Waggons wurden in den frühen 70er-Jahren aus den Einheitswagen II entwickelt und waren mit Mittelpufferkupplung untereinander verbunden. Nur die Endwagen der lokbespannten Züge wiesen herkömmliche Zug- und Stoßeinrichtungen auf. Vier der klimatisierten Leichtbau-Waggons wurden sogar mit einer Neigevorrichtung versehen, der Rest war für einen Einbau vorbereitet, was äußerlich an dem sich nach oben verjüngenden Wagenkasten erkennbar ist. Die 72 als Einheitswagen III bezeichneten Fahrzeuge verkehrten zunächst auf der Relation Genf – St. Gallen als Inter-City-Züge. Um die herausgehobene Stellung im Inlandsverkehr zu verdeutlichen, erhielten die Garnituren einen orange-crèmeweißen Anstrich. Der Erfolg der Züge hielt sich in Grenzen, weshalb die SBB sie in den frühen 80er-Jahren aus dem IC-Dienst zurückzog und zu Pendelzügen zusammenstellte, die fortan unter anderen die Relation Bern – Luzern – Zürich befuhren. Wir möchten von Ihnen wissen, wie die Züge genannt wurden sowie die Baureihenbezeichnung der passend zu den Garnituren umlackierten E-Loks?



Foto: Armin Schmutz

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Februar 2002 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „Eine Dampflok entsteht – der Wiederaufbau von 64491" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete „Hauptluftbehälterleitung". Die 20 Exemplare „Eine Dampflok entsteht" haben gewonnen: Heinz Kassner, 99198 Urbich; Ulrich Taube, 14776 Brandenburg; Markus Hilt, 66780 Eimersdorf; Robert Seidenath, 54317 Gusterath; Peter Böttcher, 06667 Weißenfels; Theodor Ebers, 21224 Rosengarten; Ralph Seidel, 04105 Leipzig; Werner Methe, 30880 Laatzen; Hildegard Wagner, 27283 Verden; Sebastian Freise, 98673 Eisfeld; Ullrich Kruschwitz, 08223 Grünbach; Georg Schacher, 85051 Ingolstadt; Henning Brandenburg, 21400 Reinstorf; Tegethof, 51147 Köln; Norbert Salzburg, 33609 Bielefeld; René Molle, 99099 Erfurt; Bernd Grigo, 46238 Bottrop; Christa Hoffmann, 88317 Aichstetten; Holger Schumalski, 50170 Kerpen; Herbert Kreutzfeld, 14806 Belzig.



SCHWEIZ

Geburtstagsfahrt der Be 4/6

● Zu ihrem 80. Geburtstag durfte die bekannte Schweizer Stangen-E-Lok Be 4/6 12320 am 24. November 2001 wieder einmal zurück in ihr altes Revier am Gotthard. Die Winterthurer Gruppe, die sich der Pflege der Lok annahm, organisierte die Fahrt über Zürich – Zug – Erstfeld – Gotthard nach Bellinzona. Be 4/6 12320 zog einen passenden Zug aus vier historischen 1.-Klasse-Reisezugwagen und einem Speisewagen. Das Wetter meinte es gut mit den Mitreisenden des fast vollbesetzten Sonderzuges: Während sich in Göschenen ein Winterpanorama bot, lachte im Tessin die Sonne. Einer der vielen Höhepunkte der Fahrt war jedoch der zuvor nicht angekündigte Fotohalt in Erstfeld, wo sich die Jubilarin zusammen mit zwei weiteren Gotthard-Veteranen Ce 6/8 I und Ce 6/8 II den Fotografen präsentierte.



Im ursprünglichen Braun lackiert erreicht Be 4/6 12320 mit ihrem historischen Schnellzug in Lavorgo die wärmende Sonne des Tessin.



Die Form der Ce 6/8 I (li.) ist einzigartig. Das Treffen der drei Veteranen in Erstfeld ermöglichte einige nicht alltägliche Aufnahmen.

Fotos(2): Russenberger

SCHLEIZ – SAALBURG

Verwüstung in Möschlitz

● Die Vernachlässigung der Bahninfrastruktur wird besonders an stillgelegten Strecken deutlich. So bietet der frühere Haltepunkt Möschlitz der Strecke von Schleiz nach Saalburg ein Bild der Verwüstung. Das Haltepunktsgebäude ist total zertrümmert, unmittelbar daneben lagern größere Mengen Kuhmist und leere Bierbüchsen geben dem Ensemble den letzten Schliff. Mit einem solchen Zustand einer zwar nicht mehr benötigten Einrichtung ist dem Fremdenverkehr, auf den die Region angewiesen ist, allerdings keineswegs gedient.


Foto: Mitterer

Der Zustand des Haltepunktes Möschlitz im Jahr 2001.


Foto: Grünebaum

Im Cargo-Betriebshof Hagen wurden mittlerweile fast alle DB-V60 ohne Rangierkupplung und Funkfernsteuerung abgestellt. Mit einer der letzten ihrer Bauart, 360 618, wurde am 7. Dezember 2001 noch einmal eine Übergabe, hier am Haltepunkt Grünenbaum der Strecke zwischen Brügge und Meinerzhagen, mit drei E-Wagen nachgestellt.

BAHNWELT AKTUELL

VEREIN KOHLEBAHNEN E.V.

Fahrzeugüberführung


Foto: Meister

Der regelspurige Transport mit V60, V15, V200, mehreren Dampfspeicherloks und einigen Wagen im Bahnhof Rositz.

● Der Verein Kohlebahnen e.V. (zu erreichen über Fa. Dr. Waldenburger, Gewerbegebiet, 04617 Haselbach) hat das frühere Bahnbetriebswerk Meuselwitz übernommen. Zwischen 26. November und 1. Dezember 2001 wurden deshalb zahlreiche Schienenfahrzeuge vom Bergbaumuseum Zechau nach Meuselwitz überführt. Fahrzeuge der Spurweite 900 Millimeter wurden bis auf eine Gleisrückmaschine auf der Straße überführt. Die regelspurigen Fahrzeuge, darunter eine V60 und eine V200, sowie die auf zwei Flachwagen verladene Gleisrückmaschine erreichten auf dem Schienenweg das neue Museumsquartier. Künftig werden sechs Stände des Lokschuppens auf 900 Millimeter umgespurt, ein Stand wird für Fahrzeuge beider Spurweiten befahrbar sein.


Foto: Haslebner

Im Vorgriff auf die Beschaffung von Elektrotriebwagen der Bauart , Talent weilte jetzt ein Diesel-Talent der Ostmecklenburgischen Eisenbahn bei den ÖBB, hier am 22. November 2001 bei St. Georgen ob Judenburg.



Foto: Guther

Drei neue Brücken für die Anhalter Bahn: Die neuen Brücken wurden nötig, da darunter ein viergleisiger Ausbau erfolgen soll. Lok 3 von Uwe Adam zog am 1. Dezember den Bauzug.

WEG

Weiterbetrieb

● Die zum Jahresende 2001 geplante Stilllegung der sieben Kilometer langen Strecke Vaihingen Nord – Enzweihingen der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (WEG) konnte nach intensiven Gesprächen mit DB Cargo abgewendet werden (MODELLEISENBAHNER 12/2001). Ursprünglich war die Schließung des Tarifpunktes Vaihingen Nord (Übergabe zur WEG) durch DB Cargo zum 1. Januar 2002 vorgesehen. Die WEG hätte dann die für Vaihingen bestimmten Güterwagen bereits in Bietigheim abholen müssen, wodurch eine wirtschaftliche Durchführung des im Abnehmen begriffenen Güterverkehrs nicht mehr möglich wäre. Nach derzeitigem Stand soll der Tarifpunkt Vaihingen Nord mindestens bis Ende 2002 bestehen bleiben. Triebfahrzeug bleibt weiterhin der Schlepptriebwagen VT 36 (Baujahr 1956, 1974 ex Meterspur), dem im Personenverkehr (Schülerverkehr) bei Bedarf der VS 208 (Baujahr 1963) beigestellt wird. Auch die für Juni 2002 geplante Schließung des Werkes der Firma Blum, mit rund 40 000 Tonnen jährlich Hauptkunde im Güterverkehr, konnte abgewendet werden. Möglicherweise wird hier das Frachtaufkommen durch Umstrukturierungen im Mutterkonzern sogar steigen.


Foto: Neumann

Auch 2002 sind VT 36 und VS 208 weiter zwischen Vaihingen Nord und Enzweihingen im Einsatz.

Foto: Wirtz



Seit dem Fahrplanwechsel Ende September ist der Kalk-Ganzzug von Stromberg nach Ludwigshafen der letzte verbliebene Zug auf der Strecke Langenlonsheim – Stromberg – Marbach. Hier ist BGW 300.02 bei Altenbamberg vor diesem Zug zu sehen.

ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

„Hercules" auf Alpen-Schienen



Foto: Haslebner

Am 21. November 2001 überquert 2016003 mit Messwagen und 1016031 den Goggerwenigviadukt in St. Veit an der Glan.

● Die ÖBB haben bei Siemens 70 Streckendieselloks der Baureihe 2016 bestellt, die nun zur Auslieferung kommen. Ende November 2001 waren bereits vier Stück fertiggestellt. Vom 15. bis 22. November 2001 fanden mit 2016003 Messfahrten für die Typzulassung der „Hercules" genannten Baureihe statt. Dazu fuhr der Messzug über die Südbahnstrecken am Semmering, zwischen Zeltweg und Unzmarkt sowie Neumarkt und St. Veit an der Glan. Zunächst ist vorgesehen, mit den 2000 Kilowatt starken Dieselloks die Baureihe 2050, später die Baureihen 2043 und 2143 abzulösen.

BAHN-MESSEN

Railtec und Weltkongress der Eisenbahnforschung

● Der Bahngipfel NRW, die Railtec, fand inzwischen zum dritten Mal statt. 265 ausstellende Firmen lockten vom 19. bis 21. November 2001 über 10000 Besucher in die Dortmunder Westfalenhallen. Nach Aussagen des Nordrhein-Westfälischen Wirtschafts- und Verkehrsministers Schwanhold habe sich die Railtec damit endgültig als Treffpunkt der Bahnindustrie etabliert. Neben zahlreichen Bahngesellschaften und den großen Fahrzeugherstellern präsentierten sich auch viele Verkehrsverbünde und Zulieferer. Auf begleitenden Foren gab es zahlreiche Diskussionen zur Zukunft des Schienenverkehrs. Nur eine knappe Woche später trafen sich viele Railtec-Teilnehmer unweit wieder: Auf dem Weltkongress der Eisenbahnforschung in Köln vom 26. bis 28. November. Gastgeber des Kongresses war die DB Netz AG. Auf der begleitenden Ausstellung zeigten sich neben Herstellern wie Bombardier und Siemens vornehmlich Zulieferer und Ingenieurbüros mit ihren Leistungen. Der Kongress bot auch den feierlichen Rahmen für die Verleihung des diesjährigen Forschungspreises der DB AG.

TOP UND FLOP

↑ TOP: *Hilfs-Verschrottung*

Wenn die Verschrottung beliebter Fahrzeuge noch einen guten Zweck erfüllt, dann ist sie leichter zu verschmerzen. In Hamburg hat die S-Bahn GmbH eine solche Gelegenheit geschaffen. Am 22. November 2001 durften sich Freunde der Baureihe 470, unter großer Anteilnahme der Presse, Souvenirs aus dem Zug 470105 sichern, der zur endgültigen Ausmusterung vorgesehen war. Der Erlös des sterbenden Zuges kam anderen Sterbenden zugute: Dem Sterbehospiz Hamburg Leuchtfeuer. Dort erfahren Menschen, denen die Medizin nicht mehr helfen kann am Leben zu bleiben, qualifizierte Pflege und eine individuelle Begleitung.



↓ FLOP: *Kartell der Gierigen*

Wenn Unternehmen Kartelle bilden, denen der Normalsterbliche kaum ausweichen kann, dann ist das ein Grund zur Beschwerde. Neuester Fall ist die Abzockerei von Deutscher Telekom und DB AG bei der telefonischen Bahnauskunft. Allerorten prangen seit einiger Zeit große Plakate, auf denen die bekannte Auskunft der Telekom unter der Nummer 11833 mit der möglichen Weiterleitung zur Komfort-Auskunft der DB AG wirbt. Prima Service – eigentlich. Das große Aber sind die Kosten. Wer sich über die 11833 zur Bahnauskunft vermitteln läßt, zahlt beinahe einen Euro pro Minute! Das sagt einem die freundliche Dame der Telekom zwar, aber was soll dieser Pseudo-Service dann überhaupt? Empfehlenswerter ist dann doch, direkt die 01805/996633 der DB AG anzurufen, da kostet die Minute nur knapp über zehn Cent. Nur ist die Werbung für diese billige Telefonnummer inzwischen auffällig unauffällig.



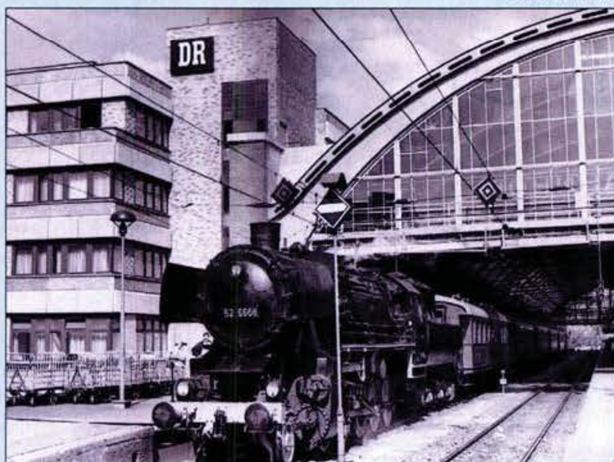
Foto: Brüggemann

Ein Stelldichein zwischen Ahrensburg und Hamburg-Rahlstedt gab sich die Eurail-MY 1131 für mehrere Tage im November vor dem Hoyer-Zug zwischen Hamburg und Lübeck.

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Foto: Rainer Heinrich



Am 16. Juni 1989 steht 52 6666 mit dem Zwickauer Traditionszug am Bahnsteig 1 des Berliner Hauptbahnhofes. Eine Westberliner Reisegruppe hatte die DR-Museumsfahrzeuge für eine Fahrt nach Lübbenau in den Spreewald gebucht. Am Ostturm des neuen Empfangsgebäudes prangt das DR-Logo.

1989

Berlin Ostbahnhof

Wohl kein anderer Berliner Fernbahnhof wurde so oft umgebaut und wechselte so oft den Namen wie der Ostbahnhof. Als „Niederschlesisch-Märkischer Bahnhof" 1849 in Betrieb genommen, wurde er bereits 1867/69 erstmals erweitert. Ein zweiter Umbau mit Umbenennung zum „Schlesischen Bahnhof" geschah 1879/80. Dabei wurden Gleise und Bahnsteige in der Halle sechs Meter höher gelegt. Es entstand eine Bahnsteighalle mit drei Bahnsteigen für die Stadtbahn. Die Nordhalle für die S-Bahn wurde 1925/28, die Südhalle für die Fernbahn 1934/37 neugebaut. Der Wiederaufbau des im Zweiten Weltkrieg zerstörten Empfangsgebäudes kam 1950 zum Abschluss übergeben. Seit dem Sommerfahrplan 1951 galt die Bezeichnung „Ostbahnhof". Am 1. August 1985 begannen mit der Sprengung des Empfangsgebäudes die Rekonstruktion des Ostbahnhofs und der Neubau eines repräsentativen Hauptbahnhofs für die DDR-Hauptstadt. Der erste mit einer E-Lok bespannte Zug fuhr am 31. Mai 1987 mit der 243 113 in den Bahnhof ein. Noch im Jahr der 750-Jahr-Feier Berlins, am 15. Dezember 1987, wurde das neue Empfangsgebäude seiner Bestimmung übergeben und gleichzeitig in „Berlin Hauptbahnhof" umbenannt. Am 10. Januar 1994 machte der Berliner Hauptbahnhof erneut Geschichte. In einem Festakt auf Bahnsteig 1 übergab Bundesverkehrsminister Wissmann die Gründungsurkunde der Deutschen Bahn AG an Bahnchef Heinz Dürr. Noch im selben Jahr begann mit einem Kostenaufwand von 63 Millionen Mark der vorerst letzte Umbau des Bahnhofes. Im Zuge der Sanierung der Berliner Stadtbahn erfolgte am 31. Mai 1997 seine Stilllegung für ein Jahr, in dem nicht nur das Empfangsgebäude ein neues Outfit erhielt, sondern auch der Gleisplan völlig umgestaltet wurde und die Bahnsteige ICE-gerechte Länge erhielten. Seit der Wiederinbetriebnahme am 24. Mai 1998 kommt man auch wieder in „Berlin Ostbahnhof" an.



Auf den ersten Blick hat sich nach dem letzten Umbau des Ostbahnhofes auf seiner Ostseite nichts geändert. Aber ICE-Züge, Ks-Signale und das DB-Logo bestimmen im September 2001 das Bild. Da wirkt 103 167 mit einem IR-Zug schon nostalgisch.

2001

Foto: Jochen Schmidt

HAMBURGER S-BAHN

Neue Zugzielanzeiger

● Nach und nach sollen seit Herbst 2001 alle Bahnhöfe der Hamburger S-Bahn mit neuen Zugzielanzeigern ausgerüstet werden. Wie in einigen anderen Großstädten, werden auch in der Hansestadt zukünftig den wartenden Fahrgästen Informationen über die ankommenden Züge und die Wartezeit bis zu deren Ankunft gegeben.



Foto: Brüggemann

Die neuen Zugzielanzeigen auf den Bahnsteigen der Hamburger S-Bahn erhöhen deutlich den Komfort.

DB AG

OK zu Schulden

● Der Bahnaufsichtsrat billigte am 5. Dezember 2001 das Vorhaben der DB-AG-Konzernleitung, ihre Investitionen bis 2006 mittels Erhöhung der Schuldenlast zu finanzieren. Von den rund 45 Milliarden Euro entfallen 28 Milliarden auf die Verbesserung des Schienennetzes, zehn Millarden auf die Verjüngung des Fahrzeugparks und drei Milliarden auf die Modernisierung der Bahnhöfe. Die Pressestelle der DB AG betonte, dass die Verbesserungen der Infrastruktur neben den eigenen Kunden auch den aktuell rund 200 konzernfremden Nutzern des Schienennetzes zugute kommen.

Wagenschutzdach

● Viele Lokomotiven und Wagen müssen im Freien abgestellt werden, was besonders bei Schneefall und großer Kälte zu Problemen führen kann. Für die Brikettkübelwagen, die die Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK) nach Brühl-Vochem fährt, ließ allerdings schon das Vorgängerunternehmen Köln-Bonner Eisenbahnen AG ein Schutzdach über dem Wartegleis errichten.



Foto: Dr. Frank Kind

Ein Zug mit Brikettkübelwagen unter dem Schutzdach in Brühl-Vochem.



Foto: Willy Steck

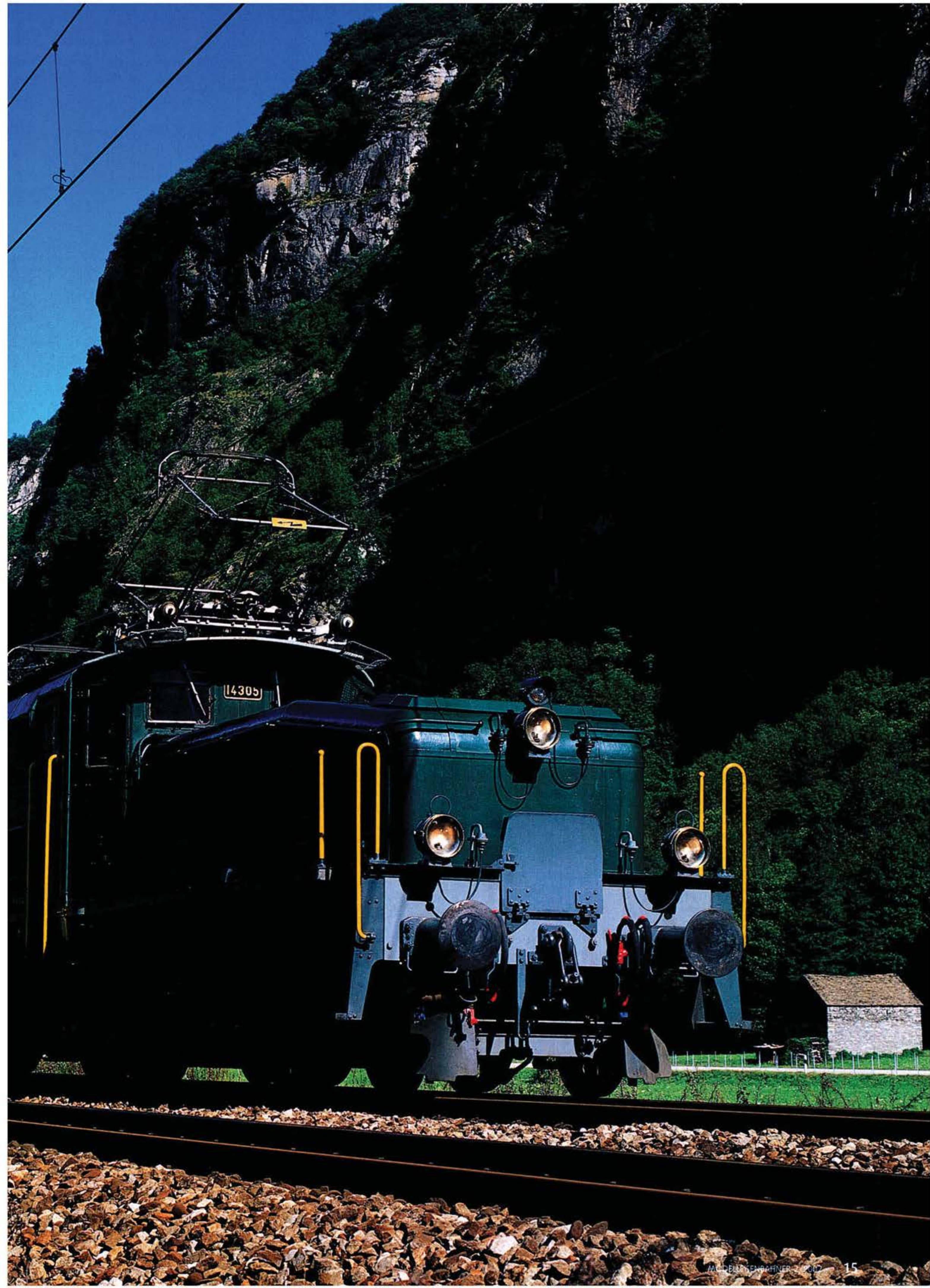
Welche Nummer stimmt denn nun? 101 141, die als Werbe-Lok der DB-Azubis gegen Gewalt durch die Republik fährt, besitzt insgesamt drei Betriebsnummern, die korrekte 101 141 auf der Seite des Lokkastens, unter dem Führerstand 1 steht 141 101 und unter dem zweiten Führerstand 110 141. Die Frage ist nur, ob es sich um einen Spaß oder Unkenntnis handelt?

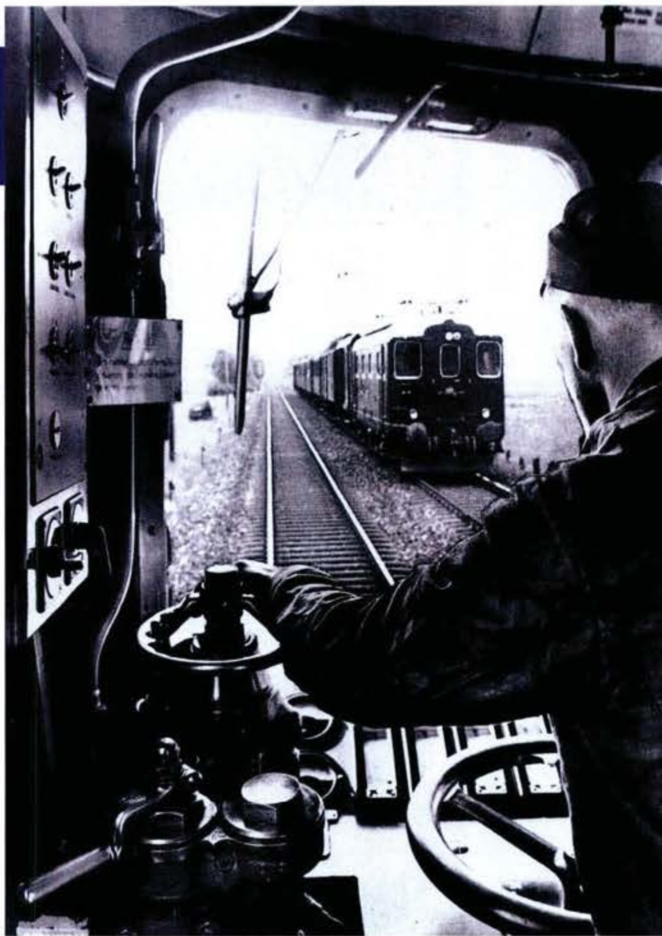
Foto: Christian Zellweger

Anlass zum Feiern

Das Land der Banken und Berge ist auch das Land der Krokodile und Roten Pfeile. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können auf 100 Jahre bewegter Geschichte zurückblicken.




14305



Im Jahr 1946 waren die Loks der Baureihe Re 4/4 I der aktuellste Stand der Technik. Sie waren die ersten Schweizer laufachslosen Drehgestellmaschinen.

Foto: Archiv ABB



Der Churchill-Pfeil Rae 4/8 1021 (rechts) und der Nachkriegs-Rae 4/8 1023, am 29. März 1980 in Bern, sollten dem beschleunigten Personenverkehr dienen.

Foto: Christian Zellweger

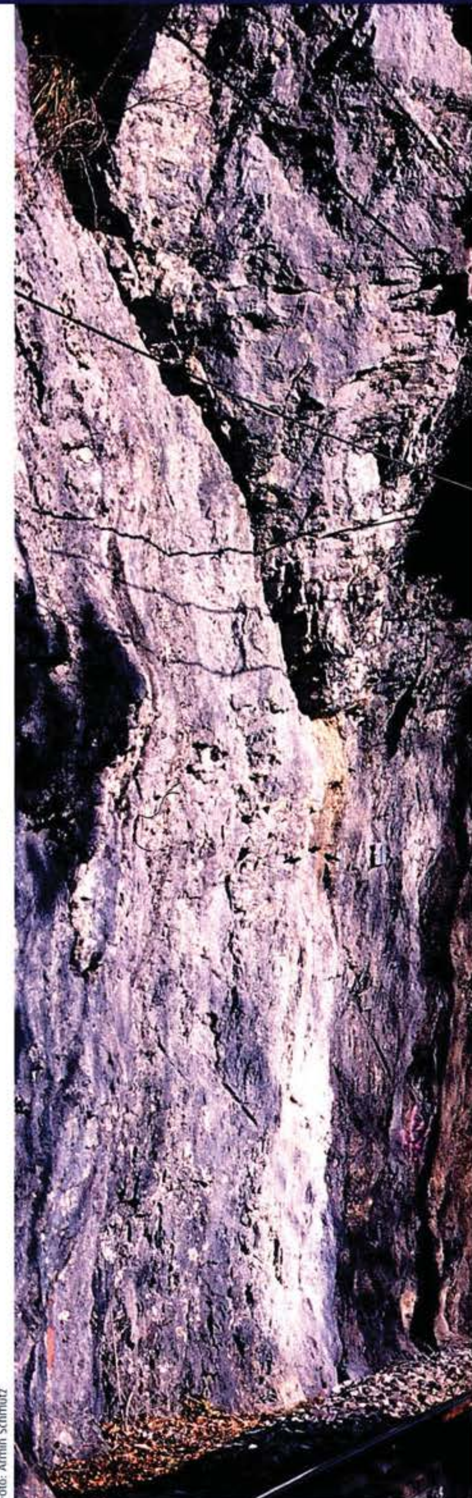


Foto: Armin Schmutz

Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) haben am 1. Januar 2002 ihr erstes Jahrhundert absolviert – 100 Jahre in denen die SBB viele moderne Entwicklungen des Schienenverkehrs anstieß und sich nahezu legendären Ruf erwarb. Fahrzeuge, Kunstbauten und Infrastruktur zogen in der Vergangenheit immer wieder Fachleute und Eisenbahnfreunde in das kleine Alpenland mit den vielen Besonderheiten.

Den Anfang nahm die Geschichte der SBB Ende des 19. Jahrhunderts, als im Land der Eidgenossen der Ruf nach neuen Besen auftauchte: Die Entwicklung der privaten Eisenbahnen lief wie in manchen anderen europäischen Ländern aus dem Ruder. Die Fahrzeuge, Strecken und Bahnanlagen waren überwiegend in schlechtem Zustand und einige Bahnbarone wurden langsam übermächtig. Außerdem wuchs die Skepsis der Schweizer gegenüber der immer stärkeren Abhängigkeit von ausländischen Kapitalgebern, denen sie unterstellten, nicht in Urschweizer Interesse zu handeln. Die Befürworter der Verstaatlichung versprachen sich durch Zusammenlegung und Zentralisation

SBB: Moderner Bahnbetrieb in alpiner Postkartenkulisse



Eine meterspurige Zahnrad-Schmalspurbahn gehört auch zum Bestand der SBB: Die Brünig-Bahn von Luzern nach Interlaken.

eine Rationalisierung des Betriebs. Schweiz-typisch wurden die Wahlberechtigten zu den Urnen gerufen und die Abstimmung unter dem Motto „Die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!" am 20. Februar 1898 führte zu einer Zwei-Drittel-Mehrheit für die neue staatliche Bahn. Die Gesetzeslage war klar, Eisenbahngesetze aus den Jahren 1852 und 1872 sahen bereits die Möglichkeit der Übernahme durch den Bund vor, nur war der Modus operandi nicht endgültig festgelegt. Eine Verstaatlichung ohne Entschädigung der Privatbahneigner schied schnell aus. Es galt, den Wert der fünf betroffenen Bahngesellschaften Jura-Simplon-Bahn (JS), Schweizerische Nordost-Bahn (NOB), Schweizerische Centralbahn (SCB), Vereinigte Schweizerbahnen (VSB) und Gotthardbahn (GB) zu ermessen. Die gefundene Lösung sollte für lange Zeit eine Hypothek für die Schweizerischen Bundesbahnen darstellen Es war im Grunde kein Rückkauf durch den Staat, sondern die junge SBB kaufte sich selbst, in Form von SBB-Obligationen, die →



Als die Leistung der Re 4/4 II und III nicht mehr reichte, verlängerte die SBB diese Baureihe um zwei Achsen. Re 6/6 11633 am 8. Mai 2001 bei Piotta.

Foto: Armin Schmutz



Ihr folgten später beinahe unzählige Varianten: Die erste Werbelok der SBB. Re 460 015 vor einem IC am 29. September 1995 bei Wünnewil.

Foto: Armin Schmutz

an die Alteigner ausgegeben wurden. Verzinsung und Tilgung dieser Obligationen waren abgekoppelt vom Betriebsergebnis der SBB und mussten in jedem Fall geleistet werden. Dieser Geburtsfehler war um so bedeutender, da die angesetzte Rückkaufsumme zur Vermeidung langwieriger Prozesse zu hoch angesetzt wurde, die junge SBB anfangs lediglich auf überwiegend veraltetes Material und eine vernachlässigte Infrastruktur zurückgreifen konnte und mit dem Start im Januar 1902 somit gezwungen war, umgehend große Investitionen zu tätigen. Vorrangig waren neues Rollmaterial, darunter 300 neue Dampflokomotiven, und der Ausbau vieler bestehender Strecken mit einem zweiten Gleis, um kürzere Fahrzeiten zu erreichen. Daneben übernahm die SBB die Fertigstellung des bereits begonnenen Simplontunnels.

Start mit Hindernissen: Finanziell war die SBB nie auf Rosen gebettet

Um diese Zeit setzte jedoch auch eine Entwicklung bei den Schweizer Bahnen und der ansässigen Bahnindustrie ein, die sie im europäischen Raum zum Schrittmotor des technischen Fortschritts werden ließen mit der SBB an der Spitze. Schnell begann man in Helvetien mit den ersten Versuchen zur Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken. Der Mangel an eigenen Kohlelagern und der Überfluss an Wasser und somit indirekt elektrischer Energie legte dieses Vorgehen nahe. Spätestens der Erste Weltkrieg, währenddessen es zu Betriebseinstellungen und Notfahrplänen wegen Kohlemangels kam, beschleunigte die Elektrifizierung. Wirkliche Vorbilder gab es nicht, und so war die Alpenrepublik gezwungen, die erforderlichen Lokomotiven und Einrichtungen selbst zu entwickeln. Dieser Prozess brachte auch den Aufstieg der Schweizer Lokomotivindustrie, die sich in den kommenden Jahrzehnten ein bedeutendes Renommee erwarb.

Das erste bedeutende Projekt war 1906 die Drehstrom-Elektrifizierung des Simplontunnels auf Kosten der Firma Brown, Boveri und Cie, Baden, die anfangs auf dieses System setzte. Vor allem das Problem der komplizierten zweipoligen Fahrleitung, ließ die Maschinenfabrik Oerlikon an dem einfacheren System mit Einphasen-Wechselstrom weiterarbeiten. Oerlikons Versuche und die Erfahrungen mit der elektrifizierten Strecke Spiez – Frutigen der Lötschbergbahn führten im Jahr 1912 zur endgültigen Empfehlung zugunsten des Einphasen-Wechselstroms. Nächstes Großvorhaben wurde die Gotthard-Elektrifizierung zwischen Erstfeld und Bellinzona. Diese Pläne stellten ein gewaltiges staatliches Investitionsprogramm dar, neben den Maßnahmen an der Strecke musste eine neue Infrastruktur vom Kraftwerk bis zur Umformerstation entstehen – und Lokomotiven: Die SBB beschafften sogleich für den Gotthard-Schnellzugdienst 40 Maschinen der bekannten Baureihe Be 4/6. Den Güterverkehr sollte die wohl berümteste SBB-Lokomotive leisten: 33 Maschinen der Baureihen Ce 6/8 II (1919-22) und 18 Ce 6/8 III (1926-27) verliessen die Maschinenfabrik Oerlikon und wurden als Krokodile über die Landesgrenzen bekannt. Die weitere Elektrifizierung der SBB-Strecken – innerhalb von zehn Jahren bis 1928 →

Mit einem stattlichen Schnellzug am Haken verläßt Ae 3/6 10642 im Jahr 1926 den Bahnhof von Lausanne.



Foto: Archiv ABB

Die Dampfära währte nur kurz

Anlässlich des Jubiläums 150 Jahre Schweizer Eisenbahn 1997 verlassen am 30. August C5/6 2978 und A3/5 705 mit viel Rauch Erstfeld.



Foto: Armin Schmutz

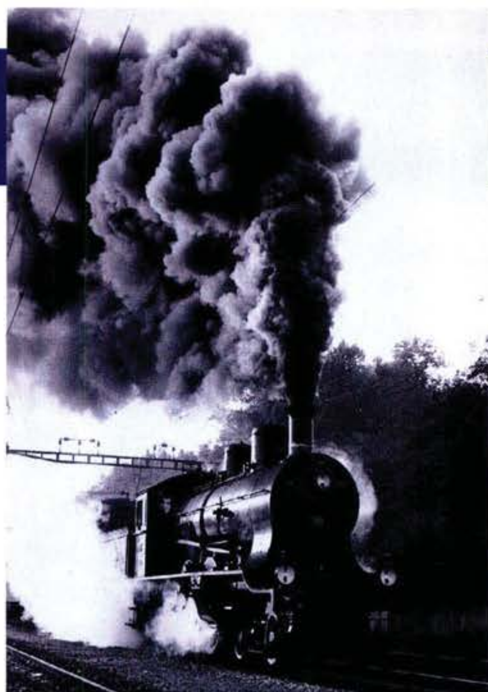


Foto: Christian Zellweger

A3/5 705 am 1. Oktober 1972 bei der Ausfahrt aus Münsterlingen. Die Verbundmaschine wird heute von der Zürcher Dampflokgruppe betreut.



Foto: Christian Zellweger

Altbau-Parade in Erstfeld am 25. September 1981: Aufgereiht sind die Stärksten der Starken, die Gotthard-Lokomotiven



Foto: Christian Zellweger

Das Seetalkrokodil im Juni 1982 auf der ehemaligen Teststrecke für den elektrischen SBB-Betrieb.

Zwei aus der bunten Lokvielfalt der frühen 20er-Jahre: Ae 3/5 10217 und Ae 3/6 10700.



Foto: Armin Schmutz

schaffte es die Bundesbahn, 1592 Kilometer, 55 Prozent des Gesamtnetzes, mit Fahrdraht zu überspannen – schuf immer größeren Bedarf an leistungsfähigen Zugmaschinen. Die wichtigsten Hersteller lieferten sich einen fruchtbaren Konkurrenzkampf und entwickelten eine Vielzahl neuer Fahrzeuge. Die Industrie bot den SBB zwischen 1918 und 1926 16 verschiedene Lok-Typen an, darunter drei verschiedene Ae 3/6! Diese unwirtschaftliche Vielfalt endete mit der Ae 4/7, der ersten SBB-Einheitslok.

Der Zweite Weltkrieg traf die SBB nicht mehr so hart wie der Erste: 1939 lagen bereits 74 Prozent des Netzes unter Draht und verringerten die Abhängigkeit von Importkohle. So blieb in dieser Phase, als sich der Rest Europas massakrierte, sogar die Zeit für Neuentwicklungen. Leichter und schneller sollte der Verkehr werden. Es entstanden Leichtstahlwagen, die 1937 zu ihren ersten Einsätzen kamen. Sie waren grundlegend

Groß, schwer und stark: Die Gotthardloks



neu und zukunftsweisend für den Personenverkehr. Mit neuartigen Drehgestellen, tiefem Schwerpunkt und einem Gewicht von knapp über 25 Tonnen hatten die SBB die Nase vorn. Lediglich die Roten Pfeile konnten sich im Schnellverkehr nicht wirklich durchsetzen, was ihrer Bekanntheit dennoch nicht schadete. Finanziell war es jedoch nicht allzu gut bestellt um die SBB und 1944 war eine Rettung durch den Bundeshaushalt nötig. Die Kriegszeit und Altlasten aus den Zeiten der SBB-Gründung und der Weltwirtschaftskrise waren dafür verantwortlich. Die klammen Finanzen zogen sich wie ein roter Faden bis in die heutige Zeit. Immer wieder gerieten die SBB in finanzielle Engpässe, da sie nicht zur Erwirtschaftung von Gewinnen angelegt waren, sondern als gemeinnützige Bürgerbahn attraktiv und preiswert sein sollten.

Der europaweite wirtschaftliche Aufschwung seit den 50er-Jahren machte vor →

Anlass zur Unruhe

Das kommende Jubeljahr vor Augen lodert es unter dem Dach der SBB, die Stimmung bei den Angestellten, den Bähnlern, wie die SBB-Angestellten in der Schweiz genannt werden, könnte besser sein. Die Umstrukturierung der SBB schneidet Wunden ins Fleisch und bricht alte Gewohnheiten auf. Die Umwandlung vom Staatsbetrieb zur privatwirtschaftlichen Holding war mit Maßnahmen verbunden, die zuallererst den Personalbestand des Unternehmens betrafen. Die Mitarbeiterzahl sank innerhalb von knapp zehn Jahren um etwa 10000 Angestellte auf einen aktuellen Stand von zirka 28000 Bähnlern. Der Abbau betraf alle Bereiche des Unternehmens, außer der Führungsetage der SBB, die in den letzten Jahren sogar einen Personalzuwachs verzeichnete. Besonders die Lokführer treten seit einiger Zeit vermehrt in die Öffentlichkeit. Ihre Unzufriedenheit resultiert in erster Linie aus einem Berg Überstunden, den sie vor sich herschieben, und aus ihrer Sicht nicht ausreichenden Lohnzuwächsen. Einige ungeschickte Äußerungen aus der Riege der SBB-Oberen gossen noch weiteres Öl ins Feuer. Die Wut der Lokführer ließ sie auch bereits über Streiks nachdenken, erreichte in Form einer Petition den eidgenössischen Bundesrat und sorgt für reichlich Zündstoff in der Alpenrepublik. Die im Jubiläumsjahr 2002 anstehende Ausstellung Expo02 soll zu vermehrtem Bahnverkehr führen und bringt angesichts der Personalknappheit auf den Führerständen vermutlich weitere Überstunden und noch mehr Frust. Aktuell fehlen etwa 200 Lokführer, und auch wenn derzeit vermehrt neues Personal geschult wird, kann die Lücke bis zur Expo nicht vollständig geschlossen werden. Anwerbungen im benachbarten Ausland, unter anderem auch in Deutschland, waren bisher nur mäßig erfolgreich. Aber es sind nicht nur die Lokführer, die sich beklagen. Auch die Zugbegleiter leiden an chronischer Unterbesetzung und vermehrten Beschwerden der Fahrgäste über verschmutzte Züge. In den Werkstätten sieht es derzeit kaum besser aus: Sie bekamen neue, zusätzliche Aufgaben zugewiesen, während der Personalbestand sank.

Güterverkehr ein wichtiges Standbein der SBB



der Schweiz nicht halt. Die Transportleistungen nahmen stetig zu, ebenso der Tourismus. Die Rolle als Transitland in einer Wirtschaft, die sich immer mehr globalisierte und Waren mehrmals durch den Kontinent transportiert, bevor sie in den Regalen stehen, bekamen die Eidgenossen immer stärker zu spüren. Eingerahmt von Ländern der Europäischen Union galt es, Kapazitäten und Leistungsfähigkeit des Bahnsystems zu erhöhen. Gleichzeitig erwuchs die Konkurrenz durch den Straßenverkehr. Wieder waren auch neue Lokomotiven nötig. Und bei den SBB kamen neue E-Loks auf die Gleise, die beinahe so bekannt wurden wie die berühmten Krokodile: Re 4/4 II und Ae 6/6. Diese Maschinen mit der unverkennbaren Stirn prägen bis heute den Bahnverkehr. Eine Insel der Seeligen ist die Schweiz schon lange nicht mehr, ein Rückzug hinter die Landesgrenzen realistisch nicht möglich. Klagen der Bevölkerung über den Transitverkehr steht der volkswirtschaftliche Gewinn für die Schweiz gegenüber.

Drehscheibe Schweiz: Die SBB bewältigt große Teile des Alpentransits

Bahn 2000 nannte die SBB ihren 1986 wieder mit einer Volksabstimmung begonnenen Aufbruch in das nächste Jahrtausend. Die Veränderungen sind gravierend, die Vorhaben gewaltig und die Kosten beinahe unüberschaubar. Es wären nicht die SBB, wenn in diesem Zusammenhang nicht wieder ein paar Neuerungen für Aufmerksamkeit gesorgt hätten: Die modernen Lokomotiven der Baureihe 460 verwendet man geschickt als Werbeträger und inzwischen nutzen viele Firmen die Karosserien, um in der ganzen Schweiz für ihre Produkte und Dienstleistungen Aufmerksamkeit zu erreichen. Moderne IC-Panoramawagen, Doppelstock-IC-Wagen und die Fahrzeuge der Zürcher S-Bahn beweisen noch immer die Innovationskraft der SBB.

Der Umbruch, den die Schweizer Bundesbahnen aktuell durchführen, hat neue Dimensionen. Für die Bevölkerung ist es der Abschied von der alten Staatsbahn. Eine moderne Holding soll im rauher werdenden europäischen Wettbewerb bestehen, und einige Bauvorhaben verlangen noch enorme Kraftakte. Die Gleisanlagen des Zürcher Bahnhofs sind noch immer eine Großbaustelle. Die größte Anstrengung ist jedoch

Der Bahnhof von Schaffhausen im Jahr 1906: Kleine Maschinen aus der Privatbahnzeit prägen das Bild. Im Vordergrund steht eine badische VIb aus dem benachbarten Deutschland.

Der Güterverkehr ist bei den SBB ein wichtiges Geschäftsfeld. Maschinen wie die Städtelok Ae 6/6 11324 Neuchâtel schleppen Zug um Zug über den Alpenhauptkamm.



Foto: Sammlung Zellweger

Die Lok 2000, die Baureihe Re 460 in ihrer roten Ursprungslackierung, vor einem Doppelstock-IC im September 1999 bei Kumm.



Foto: Armin Schmutz

Moderne Neigetechnik verkörpert der ICN. 2001 machten die Triebwagen jedoch Probleme und wurden zeitweise stillgelegt.



Foto: Armin Schmutz

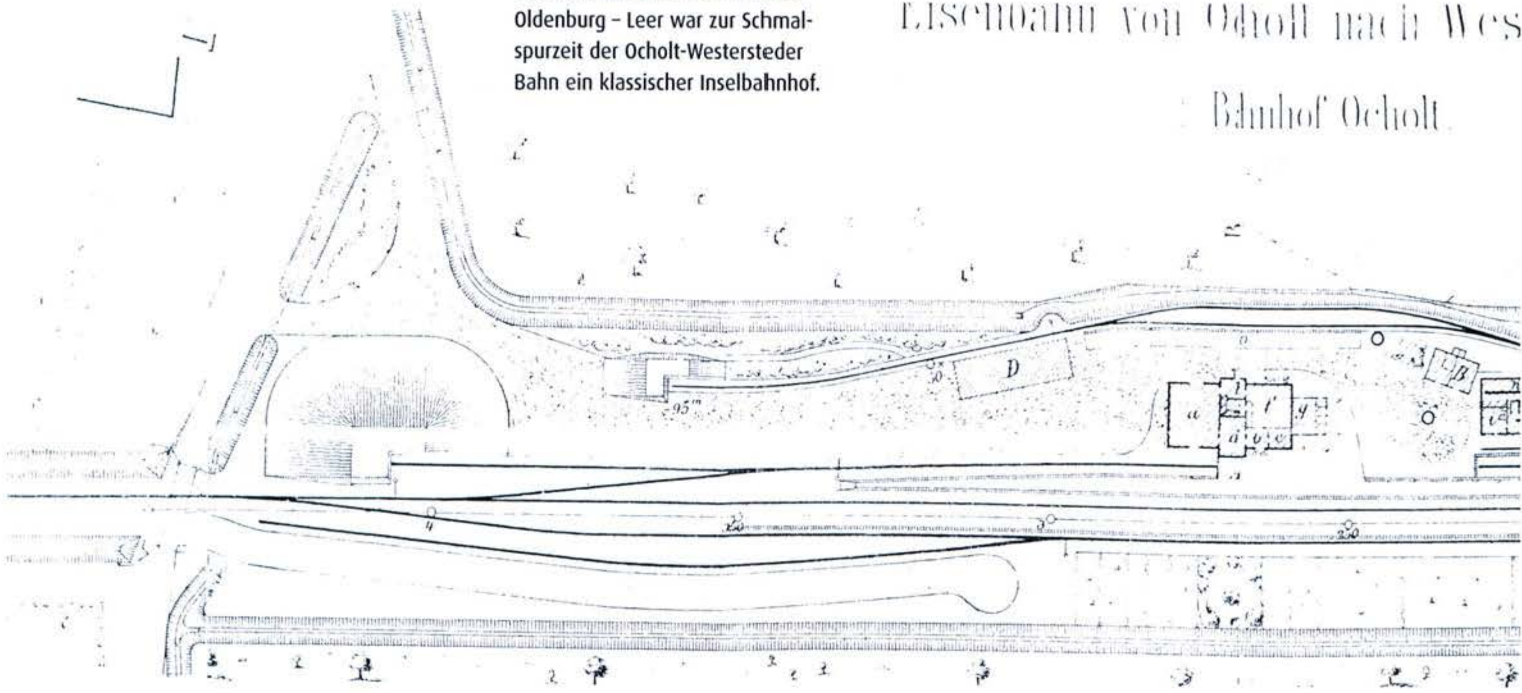
Foto: Armin Schmutz

der geplante „Alptransit": Ein neuer Gotthard-Basistunnel mit einer Länge von 57 Kilometern soll den SBB-Verkehr der Zukunft mit bis zu 250 km/h bewältigen, um im Netz des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs nicht vor der Tür zu stehen.

In kaum einem anderen Land ist die Bevölkerung so stark mit der Bahn verwachsen, viele Schweizer besitzen das bekannte Halbtax-Abo und nutzen regelmäßig den Zug. Einen wesentlichen Anteil daran trägt die SBB, deren Leistung in den vergangenen 100 Jahren auch als Zuglokomotive für die fortschrittliche Entwicklung der vielen kleineren Schweizer Privatbahnen diente. Auch heute, wo der SBB von verschiedenen Seiten ein strengerer Wind entgegenbläst, verdient die Gesamtleistung immer noch Respekt und Anerkennung. *Stefan Alkofer*

Anlass zur Hoffnung

Gleichzeitig mit dem Gründungsjubiläum feiert die SBB auch ihr jüngstes Kind, die Stiftung Historisches Erbe SBB. Am 1. Januar 2002 ist „SBB Historic" in das operative Geschäft eingestiegen. Ziel der Stiftung ist es, die Erinnerung an die Vergangenheit der SBB und ihrer Vorläufer zu bewahren. Das betrifft zunächst 23 Lokomtiven und Triebwagen, die über die ganze Schweiz verteilt in verschiedenen Depots von Lausanne bis Zürich stehen. Neben den Lokomotiven stehen aber auch diverses Wagenmaterial, Gebäude, Gegenstände, Dokumente und die Bibliothek der SBB unter der Obhut von SBB Historic und ihrem Geschäftsführer Erwin Mauron. Die Stimmung unter den Lokführergruppen, die sich bisher schon um die einzigartigen historischen Lokomotiven kümmerten, ist gespalten und reicht von Zustimmung über Skepsis bis Verunsicherung. Noch weiß keiner ganz genau, wie es weitergehen wird mit dem Einsatz der Fahrzeuge, wer wann mit welchem Fahrzeug fahren darf. Manche befürchten, die Stiftung sei für die SBB-Zentrale lediglich ein willkommenes Abstellgleis für das kostspielige alte Material. Andere sehen in der Stiftung auch eine Chance für Betrieb mit den alten Schmuckstücken. Die Stiftung ist formal selbständig und soll Einnahmen erzielen, die sie weitmöglichst tragen sollen. SBB Historic ist zudem der offizielle Rahmen, der den Erhalt der Fahrzeuge sichert, für die Unterbringung sorgt und über ihren Einsatz entscheidet. Die Teams, die sich um den Erhalt eines der historischen Fahrzeuge annahmen, haben offiziell festgelegte Pflichten, wie den Unterhalt im Rahmen der Vorschriften der SBB, die sie am 7. Dezember 2001 in Luzern mit ihren Unterschriften auch anerkannten. Aber die Teams können mit ihren Fahrzeugen auch Fahrten anbieten, wenn sie eine tragfähige Kalkulation vorlegen können.



Ocholt an der Staatsbahnstrecke Oldenburg – Leer war zur Schmalspurzeit der Ocholt-Westersteder Bahn ein klassischer Inselbahnhof.

Reif für die

Regulären Personenverkehr gibt´s zwischen Ocholt und Westerstede schon lange nicht mehr. Für regen Betrieb sorgt nur die Museumseisenbahn, mit ungewisser Zukunft.

Ocholt heute: Rechts zweigt die Stichstrecke nach Westerstede ab, in die sich von links der Anschluss der Museumsbahn einfädelt.

ede

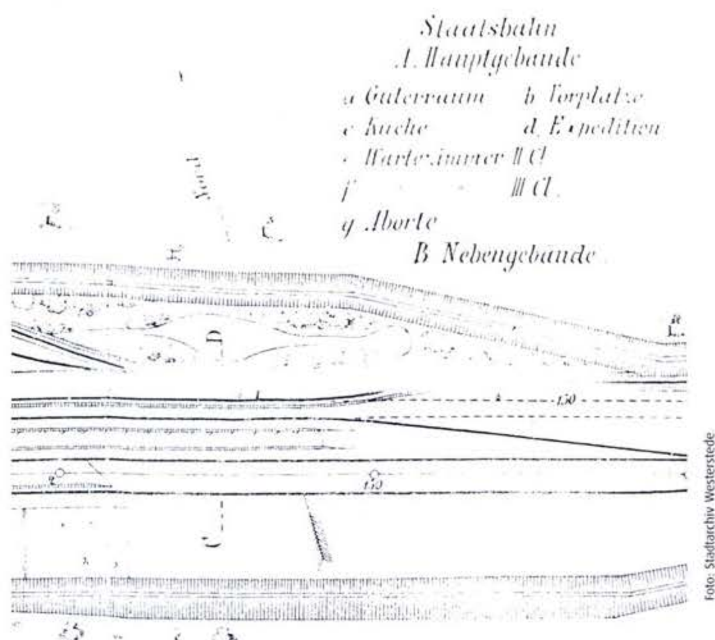


Foto: Stadtarchiv Westerstede

Insel?



Foto: E.Schmidt

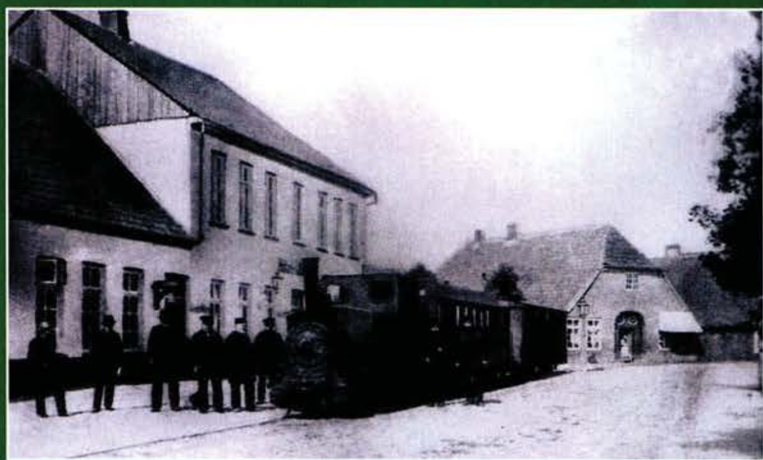


Foto: Stadtarchiv Wesrerstede

Westerstede um die Wende zum 20. Jahrhundert: Als Schmalspurbahnhof fungierte der Gasthof Oetkens, vor dem hier Personal und Hanomag-Dampflok mit Zug posieren.



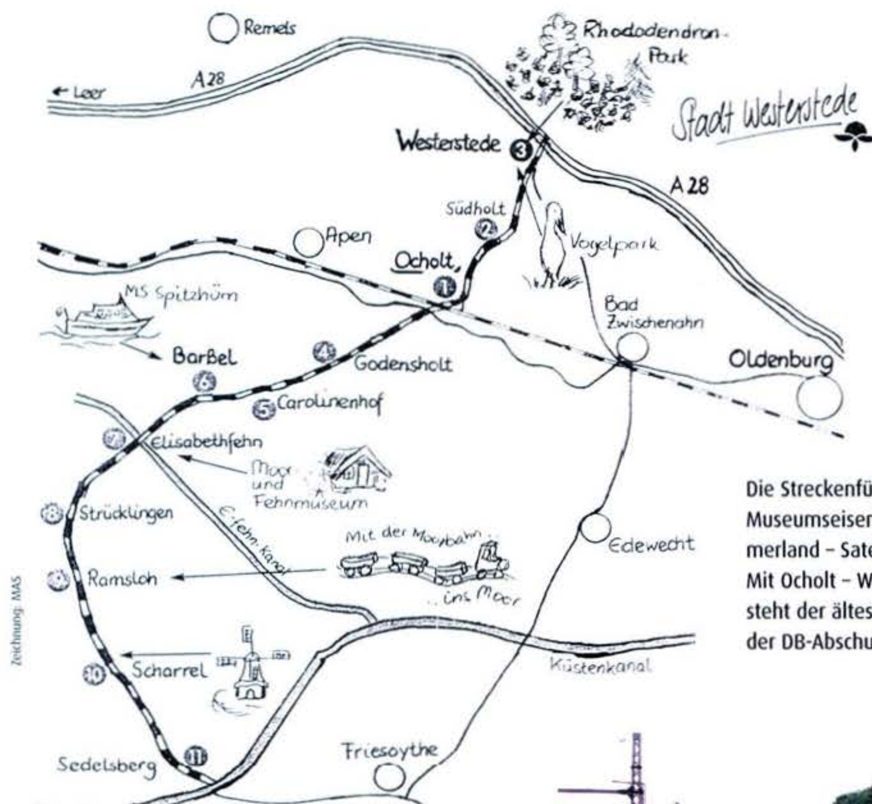
Foto: Stadtarchiv Westerstede/Slg. Schmidt

Der Bahnhof Südholt, hier zur Schmalspurzeit um 1900, war von Beginn an die einzige Unterwegsstation der gerade sieben Kilometer langen Strecke Ocholt – Westerstede.

Als am 1. September 1876 mit dem Eröffnungszug der Personenverkehr auf der Schmalspurstrecke Ocholt – Westerstede aufgenommen wurde, feierte die ganze Gemeinde Westerstede das Ereignis als Anschluss an die große, weite Welt. Heute, wenig mehr als 125 Jahre und ein vermutlich letztes Jubiläum später, ist die Eisenbahn den Nimbus des Wirtschaftsmotors längst los, ist die Deutsche Bahn AG nicht länger bereit, den seit 1904 regelspurigen Anschluss der Stadt im Ammerland ans Schienennetz sicherzustellen. Die Verbindung zur alten Staatsbahnstrecke Bremen – Oldenburg – Leer wird gekappt.

„Die Stilllegung der Strecke Ocholt – Westerstede zum 31. Dezember 2001 ist bereits beschlossene Sache", bestätigt Westerstedes Stadtdirektor Gerd Tapken die Pläne der DB AG. Und damit ist der Zug für den rührigen Verein Museumseisenbahn Ammerland – Saterland (MAS) bereits zu einem guten Teil abgefahren. Denn die Museumsbahner machten bislang ganzjährig Betrieb auf der seit 1908 über Ocholt hinaus bis nach Scharrel verlängerten Strecke, die dort auf die 1907 eröffnete Eisenbahnlinie von Friesoythe traf. Was den Ammerländern seinerzeit eine direkte Verbindung nach Cloppenburg bescherte.

Mit der Stilllegung der sieben Kilometer von Westerstede bis Ocholt bleiben zwar immer noch 27 Kilometer Gleislänge ins Saterland bis Sedelsberg übrig, doch die Einbindung der Museumsbahn in die Stadt Westerstede könnte auf Dauer ebenso auf der Strecke bleiben wie der Verein selbst. Der hat nämlich sein Domizil im ehemaligen Schmalspurlokschuppen des Bahnhofs Ocholt. Und die Anbindung ans Schienennetz erfolgt zunächst über eine Weiche aufs von Westerstede kommende Streckengleis und über dessen Einfädelung in die Hauptbahn, von der über weitere Weichen noch im Bahnhofsbereich das Gleis nach Scharrel und Sedelsberg abzweigt. Würde Ocholt – Westerstede, der Kilometrierung entspre- →



Zeichnung: MAS

Die Streckenführung der Museumseisenbahn Ammerland – Saterland (MAS): Mit Ocholt – Westerstede steht der älteste Teil auf der DB-Abschussliste.



Foto: E. Schmidt

Retter der Nebenbahnen: Mit der vereinseigenen VT98-Garnitur machen die rührigen Museumseisenbahner ganzjährig Betrieb.

chend, komplett stillgelegt, was in der Regel mit dem Unbrauchbarmachen der Weiche oder dem Herausschneiden eines Gleisstücks einhergeht, säße die Museumseisenbahn auf ihrem von der Stadt zur Verfügung gestellten Areal buchstäblich fest.

„Das wäre das Todesurteil für unseren Verein", macht sich MAS-Kassenprüfer Edgar Schmidt keine Illusionen. Doch so weit wollen es die rund 160 Vereinsmitglieder nicht kommen lassen. „Noch sind wir guter Hoffnung", betont Vorsitzender Erwin Nappe und setzt auf Nachverhandlungen der Stadt Westerstede mit der DB AG.

Das wird allerdings nicht einfach, was auch schon einige Privatanschließer feststellen mussten. Die Firma Steinhoff, ein international operierender Möbelhersteller, war an einer weiteren Anbindung an die Schiene durchaus interessiert, konnte sich aber mit DB Cargo und DB Netz nicht einigen. Dass bei derartigen Verhandlungen nicht einmal die beiden DB-Unternehmen an einem Schienenstrang zogen, war schon bald ein offenes Geheimnis in der Region.

Stadt Westerstede will Sicherungsvertrag mit DB AG abschließen

Wenn's um Übergaben und Nahgüterzüge geht, hält man sich bei Cargo an die bei Verkehrsexperten umstrittene Maxime, dass sich solche Leistungen nicht rechnen. Und selbst MAS-Vorsitzender Erwin Nappe räumt ein: „Auf der Strecke rollt zu wenig Stückgutverkehr. Das ist der wahre Grund für die Stilllegung." Regulärer Personenverkehr herrscht schon lange nicht mehr, so dass eine diesbezügliche Reaktivierung samt Bestellung entsprechender Leistungen, für DB Regio eine sichere Einnahmequelle, von vornherein am Bedarf vorbeiginge. Zumal da noch ein Bahn-Gutachten im Raum steht, das Kosten von rund 2,2 Millionen Mark (etwa 1,11 Millionen Euro) für die erforderliche Sanierung der Strecke veranschlagt.

Der Oberbau und insbesondere die alten Holzschwellen seien überwiegend marode, wird in dem Gutachten festgestellt. Das sehen nicht nur die Museumsbahner etwas anders. Robert Schmidt, selbst ehemaliger Bundesbahner, meinte dazu bereits Anfang Mai: „Die Strecke ist in einem guten Zustand."

Während sich die Fachleute noch über die möglichen Sanierungskosten streiten, ist Erwin Nappes Sorge, mit der Stilllegung könnten weitere Fakten geschaffen werden: „Eventuell kann die Stadt dazu beitragen, dass die Strecke jetzt nicht auch gleich entwidmet wird."

Das zumindest möchte die Stadt Westerstede verhindern. In seiner Sitzung am 18. Dezember 2001 beschloss deshalb der Rat, so Stadtdirektor Gerd Tapken, „einen Streckensicherungsvertrag nach Einfahrt der Museumseisenbahn mit der DB abzuschließen." Die MAS müsse dann ihrerseits einen Sicherungsvertrag mit der Bahn unter Dach und Fach bringen. Nun ist die DB am Zug. Weitere Einzelheiten, so Tapken, seien noch nicht bekannt.

Eine Einigung vorausgesetzt, wären damit die Grundlagen geschaffen, beim Auftreten künftiger potentieller Betreiber die komplett auf Westersteder Gemeindegebiet verlaufende Strecke zu reaktivieren. Warum, so fragen sich viele MAS-Mitglieder, sollte es schließlich nicht möglich sein, wie im Falle des Streckenabschnitts Ocholt – Sedelsberg zu verfahren? Dessen Weiterbestand ist gesichert: Mit dem 1. April 2001 hat dort die Emsländische Eisenbahn als Betreibergesellschaft die Verkehrsleistungen übernommen.

Doch das ist Zukunftsmusik. Die vorerst letzte Fahrt auf dem Gleis zwischen Ocholt und Westerstede fand am 15. Dezember 2001 statt. Mit der ausgebuchten vereinseigenen VT98-Dreiergarnitur, bestehend aus Trieb-, Mittel- und Steuerwagen, ging's im gemütlichen Zuckeltempo, Spitze 30 km/h, vom Ammer- bis ins Saterland, Europas kleinster Sprachinsel zwischen Fehn- und Küstenkanal. „Wir hätten noch eine dritte Nikolausfahrt anbieten können, so groß war die Nachfrage", freute sich MAS-Vorsitzender Erwin Nappe.

Für Nappe und seine Mitstreiter ist der Zuspruch des Publikums – fast 3000 Fahrgäste waren es allein im Jahr 2000, Tendenz zunehmend – auch Ansporn zu weiterem Engagement. Und das wird auch nötig sein, denn neben dem sicher nicht kostenneutralen Vertragsabschluss mit der DB, gerechnet wird mit etwa 2500 Euro pro Jahr, muss zum Beispiel die Schienenbus-Garnitur aufgearbeitet werden: Die Fristen laufen 2002 ab.

Karlheinz Haucke

Gewichtige Lokomotiven

Thomas Hornung (Hrsg.): Das große Buch der Lokomotiven. Du-Mont-Verlag, Köln 2001. ISBN 3-7701-8676-1, 440 Seiten, Großformat, mehr als 450 Farb- und 80 Sw-Aufnahmen. Preis: 25,50 Euro.

● Dass man außergewöhnliche Bücher zu einem sensationell günstigen Preis machen kann, hat der Du-Mont-Verlag mit seinem Bahn-Erstlingswerk bewiesen. Satte drei Kilogramm bringt DAS GROSSE BUCH DER LOKOMOTIVEN auf die Waage. Ein richtiges Schwergewicht also - und darin dürfte das einzige Manko begründet liegen: Für die gemütliche Lektüre im Bett ist das Buch schlicht zu schwer. Ansonsten hat das Werk aber einen schwergewichtigen Inhalt zu bieten, besonders bezüglich der Illustration. Das Herausgeberteam hat aus den namhaftesten Bildarchiven wahre Schätze ausgewählt – offenbar in der Regel großformatige Vorlagen, die entsprechend brillant wiedergegeben sind. Die meisten Aufnahmen sind obendrein bisher nocht nicht veröffentlicht worden. In Sachen Bilder kann dieses Buch also getrost als Standardwerk bezeichnet werden. Denn neben einer ausführlichen Vorstellung von Loks aus den beliebtesten europäischen Eisenbahnländern (Schwerpunkt Deutschland) werden andere Kontinente ebenfalls gewürdigt. Besonders zu erwähnen sind dabei Nord- und Südamerika. Da faszinieren herrliche Landschaftsaufnahmen mit teilweise riesigen Zügen den Betrachter. Dabei geht es durch die Rockies, durch Alaska oder durch die Anden; in letzterer Region meist mit uralten Dampflokoldtimern. Reine Nietenzähler werden bei diesem Riesenwerk allerdings weniger auf ihre Kosten kommen – im Gegensatz zu denen, die einfach Freude an der Eisenbahn haben, oder zum potentiellen Hobby-Nachwuchs, der genau mit solchen Werken für die Eisenbahn begeistert werden kann.



● **Fazit: Tolles Preis-/Leistungsverhältnis**

Original Harzer Schwarzfahrer

Holger Gießner: Mit den Schwarzen unterwegs im Harz. Dritter Band der vierbändigen Reihe, Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2001. ISBN 3-934748-34-1, 48 Seiten mit 13 Farb- und 34 Sw-Abbildungen. Preis: 12,80 Euro.

● Die Dampfrösser meint Autor Holger Gießner nicht, wenn er zu literarischen Schienenausflügen mit den Schwarzen auf die Harzquer-, die Brocken- und die Selketalbahn einlädt: Es ist zweifellos nicht ohne Reiz, die Dampflokführer und Heizer selbst erzählen zu lassen. Unverfälschte Schilderungen, vom Autor bewusst nur wenig geglättet, entführen Leser und Leserinnen in den Betriebsalltag der Eisenbahner, der auch immer für unliebsame Überraschungen gut war. Und dort ist dann auch das Manko dieses Büchleins zu finden: Die Auflösung des Rätsels, wie es beispielsweise zu dem Unfall im Schweinetal kam, erfolgt nicht. Da sind die Bilder nur ein schwacher Trost. *hc*



● **Fazit: Für gemütliche Lesestunden am Kamin**

Kreisbahnen, Tram und O-Bus-Betrieb

Friedel-Wulf Kupfer: 100 Jahre öffentlicher Personennahverkehr in Neuwied. Stadtverwaltung Neuwied (Hrsgb.), Dezernat 3, Engerser Landstraße 17, 56564 Neuwied, Tel. 02631/802216; Neuwied 2001. 24 Seiten,10 Sw-Abbildungen. Preis: 2,56 Euro.



● Kein aufwendiges Werk, aber ein nett gemachtes Heft legt Friedel-Wulf Kupfer zum Neuwieder ÖPNV der letzten 100 Jahre vor. Die als Begleiter einer Ausstellung konzipierte Ausarbeitung gibt einen knappen, aber übersichtlichen Einblick in die Entwicklung des landkreiseigenen Schienenverkehrs, dessen Ablösung durch den O-Bus-Betrieb und den parallelen Omnibus-Verkehr. Die ursprüngliche Kleinbahn erlebte 1907 eine Neukonzessionierung als Straßenbahn. Am 31. Oktober 1950 kam das Aus für die meterspurige Tram, deren Aufgaben bis 1962 O-Busse übernahmen. Ausgewählte historische Aufnahmen beleuchten die einzelnen Neuwieder Nahverkehrsetappen. *hc*

● **Fazit: Willkommene Ergänzung für Tram- und O-Bus-Fans**

Außerdem erschienen

Standard-Werk

Stefan Gärtner, Heinz-Hartmut Graf: Modellautos der DDR. Battenberg-Verlag, München 2001. ISBN 3-89441-508-8, 488 Seiten, zahlreiche Farb- und Schwarzweiß-Fotos sowie viele Zeichnungen. Preis Euro 29,90.

In Battenbergs zweiter Auflage, insgesamt der dritten, liegt der umfassende Katalog zu wohl allen in der DDR produzierten Kraftfahrzeug- und Straßenbahnmodellen jetzt nochmals überarbeitet und ergänzt vor.

Kuckucksbähnel

Reiner Frank: Eisenbahn im Elmsteiner Tal einst und jetzt. DGEG-Verlag, Werl 2001. ISBN 3-921700-90-6, 88 Seiten, 12 Farb- und 79 Sw-Abbildungen. Preis Euro 5,00.

Die Geschichte der Nebenbahn von Lambrecht nach Elmstein im Pfälzer Wald, seit 1984 Museumsbetrieb der DGEG: Das Bändchen umfasst auch die Vorstellung der historischen Betriebs- und Einsatzstellen, der Fahrzeuge, die Verkehrsstatistik, Gleispläne sowie Exkurse in die Vor- und die Museumszeit.



Nur wenige Kilometer vom Gerüstpfeilerviadukt Markersbach entfernt hatte diese Schmalspurbahn ihren Ausgangspunkt. Am 25. September 2001 jährte sich zum 30. Mal der Tag, an dem die kleine Eisenbahn von Grünstädtel in die Erzgebirgsgemeinde Rittersgrün für immer zu dampfen aufhörte. Der als Pöhlwassertalbahn bekannte, nur 9,4 Kilometer lange Schienenstrang war die kürzeste sächsische Strecke mit 750 Millimetern Spurweite. Eine Besonderheit war, dass eigens für die Eröffnung der Schmalspurbahn am 1. Juli 1889 auch der 2,7 Kilometer lange Abschnitt Schwarzenberg – Grünstädtel der normalspurigen Nebenbahn Schwarzenberg – Buchholz/Sa. festlich eröffnet wurde. Ansonsten wäre die Schmalspurbahn zunächst ein reiner Inselbetrieb gewesen. Der Zugverkehr zwischen Grünstädtel und Buchholz/Sa über Markersbach startete am 1. Dezember 1889.

Zweifellos hatte die Schmalspurbahn nur lokalen Charakter,

37

N 67950 - III. 5 B W a) (70,3) Grünstädtel—Oberrittersgrün

Mbr Köbr 37

Hg max 15 km/h
Tfz 99.1

Last 90 t

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0,0		Grünstädtel	—	1008	2807				
2,4		Pöhla Hp	1018	28					
3,6		Siegelhof Hp	33	38					
5,4	15	Niederglobenstein	—	47					
6,4		Oberglobenstein Hp m Anschl Flemming	—	53					
7,2		Unterrittersgrün Hp	—	56			3		21
9,4	•	Oberrittersgrün	1106	—					

a) N 67952 W muß ausfallen

N 67951 - III. 5 B W a) (70,3) Oberrittersgrün—Grünstädtel

Mbr Köbr 37

Hg max 15 km/h
Tfz 99.1

Last 125 t

9,4		Oberrittersgrün	—	1125	67950				21
7,2		Unterrittersgrün Hp	—	35					
6,4		Oberglobenstein Hp	—	39			2		
5,4	15	Niederglobenstein	—	43					
3,6		Siegelhof Hp	1150	55					
2,4		Pöhla Hp	—	1201			3		
0,0		Grünstädtel	1211	—					

a) N 67953 W muß ausfallen

Der Buchfahrplan eines Nahgüterzugpaares im Sommerabschnitt 1971.

Die Streckeneinstellung zwischen Grünstädtel und Oberrittersgrün vor 30 Jahren bedeutete auch das Ende des Regelverkehrs mit Schmalspurgüterwagen auf den 750-Millimeter-Gleisen in Sachsen.

Ritter-Gut

Reichlich Betrieb im August 1970 in Grünstädtel: Über den Zwischenbahnsteig von Normal- und Schmalspur blickt man zur Umladehalle.

jedoch als Verbindung zur Kreisstadt Schwarzenberg und zur großen, weiten Welt eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Funktion. Die Bahn gehörte zu den 750-Millimeter-Bahnen der Reichsbahndirektion (Rbd) Dresden, die ihren Betrieb Anfang der 70er-Jahre einstellen mussten. Die Rbd verfügte am 4. November 1964, dass bis zur Auflassung der Strecke, ursprünglich schon für 1965 angedacht, keine größeren Instandsetzungsarbeiten mehr durchgeführt wurden. Dass noch sieben Jahre bis zur Abschiedsfahrt ins Land gingen, lässt kaum ahnen, dass der Zustand des Oberbaus mehr als schlecht war. Es ist wenig bekannt, dass die Bauvorbereitung für das Pumpspeicherwerk Markersbach einer der Totengräber der Pöhlwassertalbahn war. Sie stand der dringend notwendigen Errichtung einer Baustraße vom Bahnhof Grünstädtel zum Pumpspeicherwerk, die der heutigen Streckenführung der B 101 entspricht, zwischen Grünstädtel und Pöhla regelrecht im Wege.

Die 9360 Meter lange Bahntrasse führte von Grünstädtel aus parallel zur Straße in dem landschaftlich sehr reizvollen Tal aufwärts, das den Namen vom mal Pöhlwasser, mal Pöhla genannten Bach erhielt, das besonders zwischen Siegelhof und Unterrittersgrün sehr schmal ist und die Bahn zu engen Krümmungen zwang. Das Gleis überquerte fünfmal das Pöhlwasser. Die sehr belebte Talstraße von Raschau nach Oberwiesenthal, die Fichtelbergstraße, wurde dreimal gekreuzt. Haltestellen waren Pöhla (2,4 km), Siegelhof (3,6 km), Niederglobenstein (5,4 km), Oberglobenstein (6,4 km), Unterrittersgrün (7,2 km) und der Endbahnhof Oberrittersgrün (9,4 km) mit Güterabfertigung und Lokbahnhof. Außerdem bestanden noch fünf Anschlussbahnen. Alle Zwischenstationen außer Pöhla waren unbesetzt und wurden vom Zugpersonal bedient. Niederglobenstein war Kreuzungsstelle, wenn werktags zwei Lokomotiven im Einsatz standen. Insgesamt waren 11420 Meter →

Die Verladung von Leiterwagen im Anschlussgleis der Firma Flemming in den frühen Betriebsjahren der Pöhlwassertalbahn.



Foto: Sammlung Förderverein Eisenbahnmuseum Rittersgrün



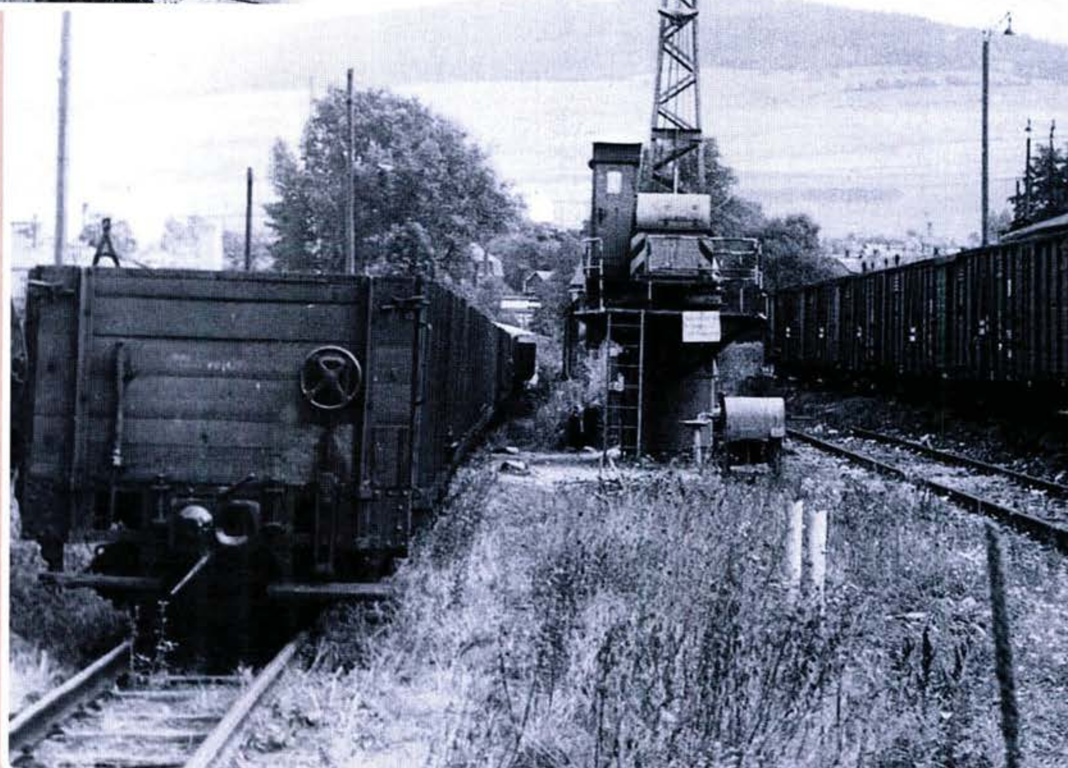
Auch im Sommer 1970 waren die Bretter in Oberrittersgrün, nach dem Intermezzo in den Schmalspurwagen, abermals von Hand umzuladen.

Gleis und 25 Weichen verlegt. Große Brücken gab es nicht. Das einzige Signal stand an der Einfahrt in den Bahnhof Grünstädtel, die einzige Schrankenanlage sicherte im dortigen Bahnhofsbereich die Kreuzung der alten F 101 nach Raschau mit Schmal- und Normalspurgleis. Die GR-Linie, wie die Strecke zu königlich-sächsischer Zeit bahnamtlich hieß, hatte vom Bahnhof Grünstädtel, 441 Meter über dem Meeresspiegel, bis nach Oberrittersgrün einen Höhenunterschied von 166 Metern zu überwinden. Starke Neigungen bis 1:30 und Gleisradien von 75 Metern zwischen Siegelhof und Oberglobenstein ließen keinen Rollwagenbetrieb zu und begrenzten die Zuglasten. Seit 1917 kamen ausschließlich IV K zum Einsatz, zuletzt die Rekoloks 99 568, 583, 586 und 592. Von



Foto: Sammlung Förderverein Eisenbahnmuseum Rittersgrün

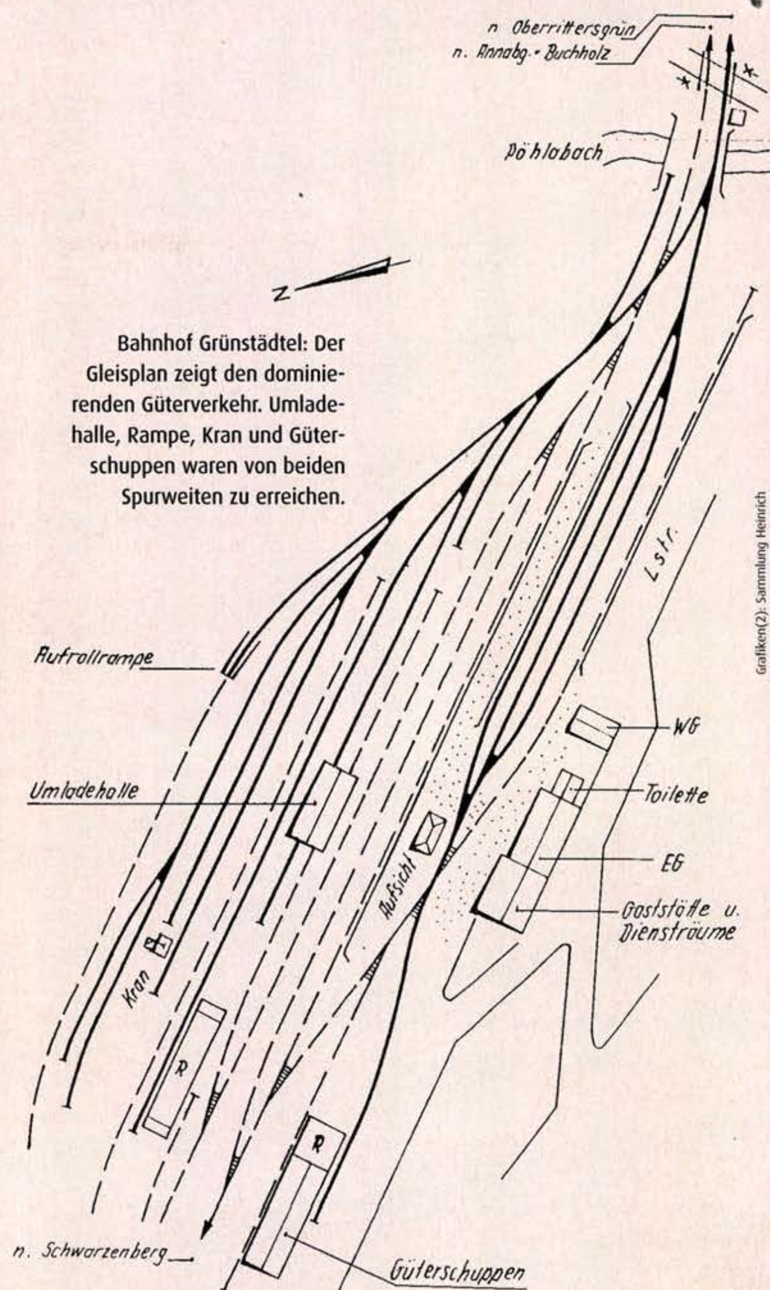
Zu Zeiten, als Sachsen noch von einem König regiert wurde, rollt I K Nr. 28 mit einigen Wagen voll Scheitholz bei Unterrittersgrün talwärts.



Der Umladekran in Grünstädtel hat am 25. September 1971 bereits ausgedient. Die Gleise sind mit den nicht mehr benötigten Güterwagen zugestellt.

Übersicht der Zugfahrten aus dem Buchfahrplanheft 31II, gültig vom 23. Mai bis 25. September 1971

Zug	von	nach	Abfahrt	Ankunft	Verkehrstage
P 2603	O	G	5.22	6.06	
P 2605	O	G	6.01	6.45	Mo – Fr
P 2606	G	O	6.54	7.37	
Pmg 2607	O	G	8.13	8.56	
P 2609	O	G	12.27	13.12	Mo – Fr
Pmg 2609	O	G	13.37	14.20	Sa, S
Pmg 2610	G	O	12.17	13.07	W
P 2611	O	G	15.45	16.25	Mo – Fr
Pmg 2612	G	O	14.54	15.36	
P 2608	G	O	16.28	17.11	Mo – Fr
P 2613	O	G	17.50	18.33	
P 2614	G	O	16.56	17.39	Mo – Fr
P 2616	G	O	17.53	18.36	Sa, S
Pmg 2617	O	G	20.37	21.21	
Pmg 2618	G	O	22.40	23.23	
N 67950	G	O	10.08	11.06	W Bedarf
N 67951	O	G	11.25	12.11	W Bedarf
N 67952	G	Siegh	10.48	11.14	W
N 67953	Siegh	G	11.34	11.58	W
N 67954	G	O	7.20	8.11	W
	G	O	10.18	11.27	S
N 67955	O	G	13.48	14.46	Mo – Fr
N 67958	G	O	18.50	19.40	Mo – Fr
N 67956	G	Siegh	21.31	21.51	Sa, S
N 67957	Siegh	G	22.02	22.17	Sa, S
G	Grünstädtel				
O	Oberrittersgrün				
Siegh	Siegelhof				



Bahnhof Grünstädtel: Der Gleisplan zeigt den dominierenden Güterverkehr. Umladehalle, Rampe, Kran und Güterschuppen waren von beiden Spurweiten zu erreichen.

Grafiken(2): Sammlung Heinrich



Grünstädtel bis Siegelhof beförderten die Loks eine Zuglast von 90 Tonnen, von da bis Oberrittersgrün 65 Tonnen.

Mit Stilllegung der GR-Linie endete der planmäßige Einsatz von Schmalspurgüterwagen in Sachsen. Seit 1951 dominierte der Rollwagenbetrieb auf der sächsischen Schmalspur. Ausnahmen waren die Strecken von Mulda nach Sayda, stillgelegt 1966, die Frauensteiner Linie bis Ende 1970 und eben die Pöhlatalbahn. Für die kurze Strecke standen zuletzt noch 20 offene und zehn gedeckte Güterwagen bereit, die fast täglich eingesetzt waren und demzufolge einen guten Erhaltungszustand aufwiesen.

Der Bahnhof Grünstädtel war sehr stark durch die Güterumladung geprägt. Im Sommerfahrplan 1971 zogen Dampfloks der BR 86 des Bw Aue und der Einsatzstelle Annaberg-Buchholz die Züge zwischen Schwarzenberg und Annaberg. Dreimal täglich brachten sie Nahgüterzüge nach Grünstädtel und rangierten ihre Last in die Umladegleise. Häufig waren alle Bahnhofsgleise zugestellt und das aufwendige Umladen wurde zum Problem, da immer weniger Arbeitskräfte zur Verfügung standen. Eine Entlastung war die bereits 1968 erfolgte Verlagerung des Stückgut- und Kohleverkehrs zum Bahnhof Schwarzenberg. Das halbierte immerhin das Frachtaufkommen der Pöhlwassertalbahn. Gab es 1964 noch etwa 2600 Umladewagen in Grünstädtel, waren →

es 1968 noch 1300 mit je 20 Stunden Standzeit. Das entsprach dem täglichen Umladen von sieben Normalspurwagen. Die Schmalspurbahn war mit ihren zwei Betriebsloks bis in ihre letzten Tage recht gut ausgelastet. Dafür sorgten nicht nur drei Güterzugpaare, die meist aus drei bis vier Güter- und dem Gepäckwagen bestanden, sondern auch die maximal zwölf Reisezüge werktags für bis zu 1000 Fahrgäste. Täglich mussten den Personenzügen, teilweise unter Wegfall des Packwagens, auch Güterwagen beigestellt werden, um die Frachten zu ihren Empfängern zu bringen. Zum einfacheren Rangieren unterwegs liefen die Güterwagen dabei hinter der Lok oder in Zugmitte. Deshalb mussten auch alle Reisezugwagen Ofenheizung besitzen. Die Zugbildung sah dann sehr interessant aus.

Die industriellen Schwerpunkte im Einzugsbereich der Schmalspurbahn lagen in Pöhla und Rittersgrün. Bestimmend war die Produktion von Holz- und Pappenerzeugnissen in Rittersgrün sowie von Küchenherden und transportablen Kachelöfen in Pöhla. Unbedeutend war der Transport landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Die fünf Anschlussbahnen nahmen jahrelang einen Großteil der Kapazitäten der Bahn in Anspruch. Die meisten kleinen holzverarbeitenden Fabriken besaßen eine unzureichende Anbindung an das Straßennetz und zudem keine eigenen Lkw. Gerade deshalb konnte sich die Schmalspurbahn so lange am Leben erhalten. Das Sägewerk Sternkopf Rittersgrün und der VEB Holzkontor in Rittersgrün waren, nachdem alle anderen Anschlussbahnverträge zum 31. Dezember 1970 von der DR gekündigt wurden, 1971 die letzten Güterkunden der Bahn. Vorwiegend wurde damals aus der UdSSR importiertes Holz angeliefert. An der Ladestraße auf dem Bahnhof Oberrittersgrün wurden die Bretter dann per Hand Stück für Stück auf Lkw umgeladen für die Fahrt zum Sägewerk. Bevor die werkseigenen Ladekolonnen ihre Arbeit beginnen konnten, hatte die IVK nach der Ankunft in Rittersgrün oft 20 bis 30 Minuten Rangierdienst zu leisten, bevor alle Güterwagen passend standen. Das war immer schön anzuschauen, wenn die IVK vor den Augen interessierter Beobachter mit ihrer langen Güterwagen-Schlange pausenlos über den Bahnhof schnüffelte. Noch aufwendiger waren die Rangierbewegungen in Grünstädtel. Da die Schmalspurgleise verteilt über den ganzen Bahnhof zwischen den Normalspurgleisen lagen, musste bei der Auflösung und Neubildung eines Zuges nicht nur stän-



Foto: Meyer, Sammlung Heinrich

Vor der Betriebseinstellung werden am 23. September 1971 die Güterwagen an der Strecke eingesammelt und nach Grünstädtel abgefahren.



Am 25. September 1971, dem letzten Betriebstag, liefern sich IVK und Bus zwischen Siegelhof und Niederglobenstein ein Wettrennen im Pöhlatal.

Fotos(4): Rainer Heinrich

Anschlussbahnen der GR-Linie im Jahr 1969	
km 2,37	Eisenwerk Pfeilhammer Pöhla ehemals Fa. Breitfeld & Co., Wagenaufkommen 98 im Empfang, Versand seit 1968 ausschließlich per Lkw
km 3,98	Erzgebirgisches Pappen- und Kartonagenwerk Raschau Werk Neue Hütte Siegelhof ehemals Fa. Gebr. Freitag, Wagenaufkommen 54 Wagen Bedienung vom 0,34 km entfernten Tarifbahnhof Siegelhof
km 6,37	Fa. Flemming KG (Lehnstuhlfabrik) Oberglobenstein, Wagenaufkommen 61 Wagen, Bedienung durch Tarifbf. Niederglobenstein, Mitbenutzervertrag des Anschlussgleises für die Fa. Hänel, Holz- und Pappenfabrik Niederglobenstein
km 6,84	Vereinigte Holz- und Pappenindustrie Marienberg, Werk I ehemals Arnoldshammer Fa. Breitfeld und Sägewerk Hofmühle, Wagenaufkommen 148 Wagen, Bedienung durch den 0,39 km entfernten Tarifbahnhof Unterrittersgrün
km 7,65	Vereinigte Holz- und Pappenindustrie Marienberg, Werk II ehemals Fa. Sternkopf, Wagenaufkommen 144 Wagen, Bedienung über den 0,415 km entfernten Tarifbahnhof Unterrittersgrün oder über den 1,713 km entfernten Tarifbahnhof Oberrittersgrün

dig das durchgehende Hauptgleis der Normalspur gekreuzt werden, man brauchte sogar größere Zugpausen der Normalspur. Denn immerhin waren drei verschiedene Umladegleise, die Stückgutumladung mit ehemaligem Schmalspurgleis in die Güterabfertigung, die Umladehalle mit Bockkran und die Schüttgutumladung mit Greiferkran zu bedienen. Aber auch das Reparaturgleis der Wagenausbesserungsstelle und bei Bedarf die Überladerampe für Schmalspurfahrzeuge mussten bedient werden. Das Bim-Bim der sich schließenden Schranken am Übergang der alten F 101, den alle Schmalspurzüge bei der Bereitstellung der Wagenzüge auf das Bahnsteiggleis befahren mussten, führte nicht nur zum Autostau, sondern kündigte auch die baldige Abfahrt ins Gebirge an. Grünstädtel war für die IV K-Besatzung durch die immer viel zu kurzen Wendezeiten kein Zuckerlecken, zumal auch noch mühevoll per Hand bekohlt werden musste. Die ab 2. Oktober 1934 in Grünstädtel stationierte Kö 4496 hatte kein langes Leben und fiel schon 1942 unter die Ostabgabe. Für den Fahrdienstleiter, der den Betriebsablauf der Schmalspurbahn und des Bahnhofs Grünstädtel koordinierte, entstand auf dem Bahnsteig ein kleiner Flachbau mit Kurbelwerk und Fahrstraßenhebel. Für das Personal war er zudem der einzige Zufluchtsort für eine schnelle Tasse Kaffee. Aus diesem Dienstposten kam nach dem 25. September 1971, als 99 586 auf Abschiedsfahrt ging, noch einmal ein Abfahrtsauftrag für die Schmalsspurbahn: Am 15. Januar 1972 überführte die 99 579 den Museums-Sonderzug nach Oberrittersgrün, der vor 30 Jahren den Grundstock für das heute weithin bekannte erste sächsische Schmalspurmuseum lieferte – als noch niemand an Museumsbahnen in Jöhstadt und Schönheide dachte.

Hätten damals schon jene Fördermöglichkeiten bestanden, wie sie die Museumsbahnen im Erzgebirge in den 90er-Jahren erfahren haben, wären Erhalt oder Wiederaufbau der Schmalspurstrecke Grünstädtel – Oberrittersgrün als Gesamtstrecke mit nur 9,4 km ein richtiger Weg gewesen, um den sächsischen Schmalspurbahnen ein bleibendes Denkmal zu setzen. Aber diese Chance ist heute wohl vertan.

Rainer Heinrich/kla



Preisvorteil von 24 %

Unsere Abos:

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren: **nur € 39,40**

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (HEFT 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie erhalten zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte ModellbahnSCHULE und sparen nochmals € 4,70
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.



TERMINE + TREFFPUNKTE



VORBILD

NOCH BIS SO 03.02.

Ausstellung: „Eisenbahnen in Bayern" im Bayerischen Hauptstaatsarchiv München, Ludwigstr. 14. Tägl. außer Mo.

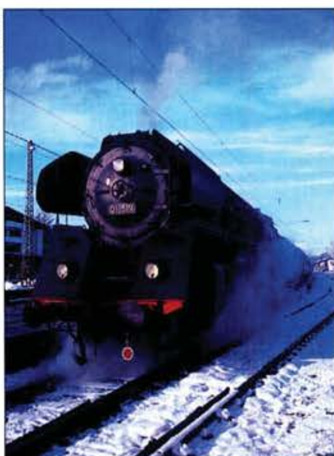
SO 20.01.

Balingen/Württemberg – Schömberg mit 527596. (1)

SA 26.01.

Cottbus – Görlitz – Zittau mit 351019. Lausitzer Dampflok-Club, Am Stellwerk 552, 03185 Neuendorf, Fax (035601)56254.

Foto: S. Alkofer



Die 01519 der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) legt Anfang Dezember 1999 einen Halt in Prien am Chiemsee ein.

Anschlussbahnen in und um Duisburg. (2)

SO 27.01.

Von Duisburg nach Düsseldorf. (2)

SA 02.02.

Winterdampfschnellzug Tübingen Hbf – Oberstdorf mit 01519 und V1002335. Über Sigmaringen. (1)

SO 03.02.

Ausstellung: „Henriette Bimmelbahn, Thomas die Tenderlok und ihre Gefährten – Die Eisenbahn im Kinderbuch". Eisenbahnmuseum Alter Bahnhof Lette (Kr. Coesfeld), Tel. (02546)1393.

SA 09.02. BIS DI 12.02.

Winterdampf im Böhmerwald. Eisenbahn-Romantik-Sonderzugreise mit V200002 und tschechischen Dampfloks. (3)

SA 09.02. UND SO 10.02.

Winterdampf auf der Preßnitztalbahn. IG Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343)80807, Fax (037343)80809, Internet: www.pressnitztalbahn.de. Auch 16., 17.02.

SA 09.02.

Mit Volldampf durch den Schnee bei den Harzer Schmalspurbahnen. IG HSB, c/o Volker Baake, Hangelgasse 9, 38855 Silstedt, Tel./Fax (03943)22361.

Mit dem Esslinger in den Schwarzwald. (2)

SO 10.02.

Vom Rhein zum Neckar. (2)

SA 16.02.

Winterdampfschnellzug Tübingen Hbf – Oberstdorf mit 01519 und V1002335. Über Geislingen/Steige. (1)

FR 22.02. BIS MO 04.03.

Rund um den Vesuv. (2)

SA 02.03.

Winterreise Stuttgart Hbf – Ulm – Lindau – St. Anton/Arlberg mit V1001041 und V1002335. Mit 1020.042 über die Arlbergstrecke. (1)

MODELLBAHN

DAUERAUSSTELLUNG

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee. Täglich geöffnet. Tel. (07582) 934028.

NOCH BIS SA 02.03.

Modellbahnschau in 06618 Naumburg, u.a. 60 J. E94, Modellbahncenter, Bahnhofsstr. 25, Tel. (03445)203706.

NOCH BIS DO 28.02.

Sonderausstellung „Modelleisenbahnen der Firma Bachmann Industries Europe Ltd." im Verkehrsmuseum Dresden. Internet: www.verkehrsmuseum.sachsen.de.

NOCH BIS SO 17.02.

Ausstellung einer Blech-Eisenbahn „Bahnhof Büchen" zum Jubiläum 150 Jahre Lübeck-Büchener-Eisenbahn in 21514 Büchen, Priesterkate, Gudower Str.1. Tel. (04155)6114. Sa, So geöffnet.

SO 20.01.

Fahrbetrieb im „Lok Land", in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, Tel. (09252)92294, Fax (09252)916520, Internet: www.lokland.de. Auch 02., 03., 10., 17., 24.02.

SA 19.01. UND SO 20.01.

Spur-I-Treffen in 64732 Bad König, Stadtteil Zell, Hotel Zur Krone, Königer Str. 2. Tel. (06063)1813.

MI 23.01.

Modell-Eisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee geöffnet, 14.30 Uhr, Möserweg 37. Tel. (07524) 5312. Auch 06., 27.02.

SA 26.01. UND SO 27.01.

Modellbahnschau der Sektion Berlin-Brandenburg in 12627 Berlin, 6. Grundschule Berlin-Hellersdorf, Kastanienallee 118. Tel. (030) 30099950.

SA 09.02. UND SO 10.02.

Modellbahnschau in 04741 Roßwein, Speisehalle der Grundschule am Weinberg, Straße der Einheit 12. Tel. (0172)3763624.

Modellbahnschau des Modellbahnclubs 3/22 in 09350 Lichtenstein/Sachsen, im Lichtensteiner Bahnhof. www.westsachsen.de/lichtenstein/modellbahnclub. Auch 16., 17.02.

Modellbahnschau des Modellbahn-Vereins in 01744 Dippoldiswalde. Clubräume nahe des Rölligteichs. MEC Dippoldiswalde, Roland Widra, Bahnhofstr. 12, 01744 Dippoldiswalde. Auch 16., 17.02.

SA 16.02. UND SO 17.02.

Modellbahnschau der Modellbahn-Arge in 41564 Kaarst, Albert-Einstein-Forum, Am Schulzentrum. R. Cramer, Tel. (02131)69965.

Modellbahnschau Inter-Expo in NL-4462 GK Goes, Zeelandhallen. Inter-Expo BV, Nobelweg 6, NL-4462 GK Goes, Tel. (0031)(113)221020, Fax (0031)(113)221536 , E-Mail: zeelandhal@zeelandnet.nl.

DO 21.02. BIS SO 24.02.

Modellbahnschau des MECLW in 04209 Leipzig-Grünau, Freizeit-Clubhaus „Völkerfreundschaft", Stuttgarter Allee. E-Mail: MECLW@tripod.de.

SO 10.03.

Modellbahnschau und Börse des Modellbahner-Stammtischs in 61194 Niddatal-Kaichen, Bürgerhaus. Tel. (06187)26823.

Börse des MEC in 55413 Weiler bei Bingen, Rhein-Nahe-Halle. Tel. (06721)94216.

Die häufigsten ADRESSEN

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V., Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071)76744, Fax (07071) 76749, E-Mail: efznesa@t-online.de.**
2. **Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte, Referat Studienreisen, Postfach 102045, 47410 Moers, Fax (02841) 56012, E-Mail: reisen@dgeg.de.**
3. **IGE-Bahntouristik, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151)817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.**

–TV-Tipps–

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Kurzfristige Änderungen des Programms sind möglich.

● **SWR 3 zeigt „Eisenbahn-Romantik" jeweils sonntags um 17.45 Uhr sowie als Wiederholung am darauf folgenden Samstag um 14.45 Uhr. Die Themen lauten:**

20.01.: Dampfspektakel im Land der Morgenröte
27.01.: Erinnerungen an die Bahn im Waldviertel
03.02.: Modell- und Eisenbahndelikatessen
10.02.: Nürnberger Spielwarenmesse 2002
17.02.: Saint-Bernhard-Express – Von Hunden, Mönchen und der Eisenbahn
24.02.: St. Louis, Rails & Ol' Man River.

● **Der MDR strahlt „Eisenbahn-Romantik" am Freitagnachmittag aus. Weiterhin läuft die Sendereihe in N3 mittwochs, 16 Uhr.**

● **In 3 Sat laufen Wiederholungen teils älterer Eisenbahn-Romantik-Sendungen:**
22.01., 16 Uhr: Weltkulturerbe Semmeringbahn; 24.01., 13.30 Uhr: Goldrausch; 29.01., 16 Uhr: Die Südharzeisenbahn; 07.02., 13.30 Uhr: Dampfspektakel zwischen Hunsrück und Bodensee; 21.02., 13.30 Uhr: Albatros, Papagei & Grüner Anton – Mit Dampf durch die hohe Tatra; 28.02., 13.30 Uhr: Zu Gast bei Piroschka – Mit dem Sonderzug durch die Puszta.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Der neue Film über die stärkste deutsche Diesellok Reihe 241:



Die Super-Ludmilla

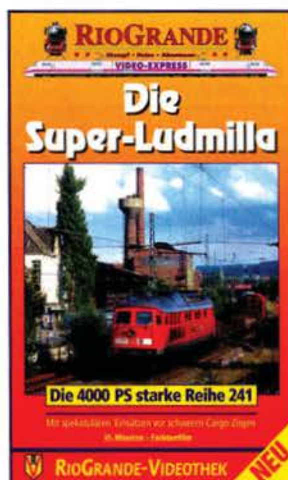


Viele haben den berühmten Ludmillas, wie die bewährten Großdieselloks aus russischer Produktion gerne genannt werden, keine langfristige Zukunft bei der DB prophezeit. Aber Totgesagte leben ja bekanntlich länger! So hat die Bahn AG diverse Loks der Baureihe 232 mit aufgeladenen, 4000 PS starken Dieselaggregaten und neuen Fahrmotoren ausrüsten lassen. Diese Super-Ludmillas sind Kraftprotze der Superlative und die derzeit stärksten Dieselloks auf DB-Gleisen. Begleiten Sie diese mächtigen Brummer im schwierigen Cargo-Alltag, der die markanten Loks aus Woroschilowgrad auch nach Belgien und Holland führt.



Aufnahme: Werner

Neu in der RioGrande Eisenbahn Videothek



Ein Muss! Mit tollen Einsatzbildern! Erscheint 5/02!

50 Minuten • nur € 15,95 • Bestellnummer 099

Versandkostenpauschale € 4,00 pro Bestellung!

www.riogrande.de



Ihre Bestell-Hotline: 0761/66356 Fax 0761/66310



RioGrande • Pf 5324 • D-79020 Freiburg • info@riogrande.de

Weißrusslands

Nach der Ankunft des EC Berolina um 22.56 Uhr war in Warschau zunächst eine hundertminütige Wartezeit zu überstehen. Die Reise sollte mit einem russischen Schlafwagen weitergehen. Der Regen trommelte auf das Bahnsteigdach, als kurz nach Mitternacht der Zug nach St. Petersburg bereitgestellt wurde. Genauso wortlos, wie mich die Schlafwagenschaffnerin zu meinem Abteil brachte, legte sie die Bettwäsche auf das Klappbett. Die Nacht war kurz. In Bialystok hielt der Zug aus unerfindlichen Gründen von 3.10 bis 5.09 Uhr. Rangiert wurde nicht. Im Bahnhof Sokolka weckte mich die Sonne. Vorhang beiseite, was kam da vorbei: Ein Lokzug mit zwei ST44, polnischen Taigatrommeln. Das fing ja gut an. Die Fahrt ging →



Für den Personennahverkehr finden die zehn- oder zwölfteiligen Triebwagen der Baureihe ER9T mit etwa 1000 Sitzplätzen Verwendung.

Von Berlin aus ist die westlichste GUS-Republik schnell zu erreichen. In weniger als einem Tag befindet man sich mitten in dem flachen Land. Burkhard Wollny bereiste Weißrussland und ist von der farbenfrohen Bahn auf breiter Spur mit den Fahrzeugen aus der Sowjetzeit fasziniert.

bunte Bahn



Im Bahnbetriebswerk Minsk steht noch eine Dampflok der umgebauten Version der Reihe E. Diese Bauart wurde für die Sowjetunion ab 1932 in über 10 000 Exemplaren beschafft.



Das Bahnhofsgebäude in Baranowitschi-Polesski ist außen ordentlich restauriert. Der Bahnhofsname ist links in russischer, rechts in weißrussischer Sprache angebracht.


In Weißrussland wird viel mit der Bahn gefahren. So ist der Menschenauflauf in Baranowitschi bei der Einfahrt des Zuges von Minsk nach Brest nichts Besonderes.

weiter. Aus dem Kursbuch wusste ich, dass gegen sechs Uhr morgens die weißrussische Grenze erreicht ist. Da kommt dann irgendwann der Zoll zum Wecken. Nach einer weiteren Viertelstunde war der Grenzbahnhof Kuznica Bialostocka erreicht. Die Bahnhofsgebäude ähneln denen der früheren DDR, entstanden wohl irgendwann in den 70er-Jahren. Die Reichsbahnflügelsignale wurden vor über 60 Jahren installiert. Ferner waren dort ein Wasserturm und eine Drehscheibe aus der Reichsbahnzeit zu entdecken.

Wo aber war die Umspurungsanlage? Denn Weißrusslands Eisenbahn fährt ja auf Breitspur von 1524 Millimetern. Nach einer Stunde – eine russische M62 rollte in der Zwischenzeit mit einem Zug von Grodno vorbei – fuhr mein Zug im Schritttempo zwei Kilometer nach Osten. Jetzt war es soweit. Neben jedem Wagen standen jeweils vier ungefähr drei bis vier Meter hohe Hebeböcke. Die Wagen wurden passend rangiert. Dann stemmten die Böcke jeden Wagen etwa zwei Meter in die Höhe. Danach rollten unter mir, ich war im Wagen geblieben, die Regelspurdrehgestelle hindurch. Gleich darauf wurden die Breitspurgestelle montiert. Indessen war die Zollerklärung auszufüllen, die es allerdings nur in Russisch gab. Zum Glück erklärte eine im Grenzbahnhof zugestiegene Schaffnerin, was an welcher Stelle einzutragen ist. So kamen Erinnerungen an die frühere innerdeutsche Grenze auf. Nach einer Stunde ging dann die Fahrt im Schneckentempo weiter. Einen Kilometer weiter passierte der Zug in Fahrtrichtung links einen Lokschuppen mit zwei abgestellten Diesellokomotiven. Meine Zuglok war, wie ich in einer Kurve sah, eine M62. Die Sonne


Der Hauptbahnhof von Minsk erhielt in den vergangenen Jahren ein neues Empfangsgebäude. Der Vorplatz braucht allerdings noch den letzten Schliff.

Vor die Einreise in Weißrussland hat der Zoll eine Erklärung und viele Kontrollen gesetzt


Der Dreikuppler der Reihe P, Nummer 221, ist erst seit 2001 im Museum untergebracht.


Auch dieses Formsignal ist betriebsfähig erhalten.


Auch eine Doppeldiesellok der Reihe TE3, der Vorläuferin der bekannten M62, ist in Baranowitschi-Polesski untergekommen.

Reisehinweise

Für Reisen nach Weißrussland ist ein Touristenvisum (für einen Aufenthalt bis zu einem Monat) oder ein Privatvisum (auf Einladung, gültig bis zu drei Monate), beide zum Preis von 85 Euro, erforderlich. Reiseunterlagen können bei Reisebüros oder Konsulardienstleistern beantragt werden, wie bei der Spomer & Deck GmbH (Postfach 1449, 53584 Bad Honnef, Telefon: (02224) 9468-0, Fax: (02224) 9468-29, www.visum.de). Zur Anreise eignen sich von Deutschland aus die EC-Züge von Berlin nach Warschau und die Schnellzüge nach Russland, der D247 auch ohne Umsteigen von Berlin bis Minsk. Im Land war das Fotografieren abseits von Militärobjekten problemlos, sowohl auf Bahnhöfen als auch an der Strecke. Zur Übernachtung eignen sich die in jeder Stadt gelegenen Hotels „Turist", wo eine Übernachtung mit 15 bis 20 Euro zu Buche schlägt. Es gibt nur wenige, dafür teure Restaurants. Zu bedenken ist die radioaktive Verstrahlung einiger Landesteile durch die Tschernobyl-Katastrophe.

In den Fernzügen hängen die Fahrpläne aus, hier für das Zugpaar 57/58 St. Petersburg – Warschau.



schien, ich lugte neugierig aus dem Wagen und wartete auf die Grenze zu Weißrussland. Gegen 8.40 Uhr war es soweit. Ein Stacheldrahtzaun mit zwei Grenzpfosten nebst sorgfältig geharktem Sandstreifen machte mir klar: Ich bin drüben! An der Strecke waren mehrere Gruppen von Personen zu sehen. Es war aber keine Gleisbaurotte, denn alle trugen breite Tellermützen. Eine Kontrolle im schönsten Wiesengrunde! Der Trupp stürmte den Zug. Wenig später wurde ich dreimal kurz hintereinander aufgefordert, den Reisepass vorzuzeigen. Wie ich erfuhr, handelte es sich um Grenzbeamte aus Weißrussland und der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten. Ganz genau war dies nicht herauszufinden. Der Zug fuhr derweil mit etwa 40 km/h weiter Richtung Grodno. Kräftige Zöllner durchsuchten den Wagen gründlich. Es war aussichtslos, ans Fotografieren zu denken. Da ich nichts Schlimmes im Schilde führte, machte ich mir keine Sorgen und stellte die Uhr eine Stunde vor, denn in Weißrussland gilt die Osteuropäische Zeit (OEZ).

Pünktlich 10.26 Uhr kam der Zug in Grodno an. Normalerweise wäre ich sofort losgezogen, etwa um die Zuglokomotive zu fotografieren, aber der Oberzöllner rückte den Pass nicht heraus. Geduld war jetzt angesagt. Aus einer Gruppe, die auf die Ankommenden wartete, kam eine junge Russin, blond und hübsch, auf mich zu und erklärte in einwandfreiem Deutsch, dass es die Pässe im Bahnhof zurückgäbe. Nach zehn Minuten geschah es auch so. Zwischenzeitlich wechselte die Zuglok. Eine sechsachsige Diesellok neuerer Bauart beförderte den Zug weiter Richtung St. Petersburg. Befreit von all den Uniformierten strebte ich dem Hotel zu und erholte mich von den Reisestrapazen.

Ein anderes Mal reiste ich über Brest ein. Der Zug hatte nur einen internationalen Schlafwagen. Dieser wurde einzeln umgespurt, dann setzte sich eine Diesellok hinter den Wagen, um ihn mit Vollgas vor sich her, vorbei an den anderen im Niemandsland stehenden Wagen des Zuges, in den →

Hauptbahnhof von Brest zu schieben. Nachdem ich als einziger Fahrgast ausgestiegen war, setzte sich der kurze Zug sofort wieder in Bewegung und fuhr genauso mit Vollgas zurück.

Wer die Nerven hat, solch penible Grenzkontrollen und skurrile Erlebnisse zu verkraften, kann sich dem Abenteuer Weißrussland aussetzen. Die Eisenbahn im Lande hat einiges Interessantes zu bieten.

Weiß- oder Bjelorussland besitzt selbst keine Lokfabriken. Deshalb können neue Loks nicht mehr für Rubel beschafft werden, sondern müssten für harte Dollars in Nowotscherkassk, Kolomna oder Pilsen eingekauft werden. So finden sich im Lokomotivpark der Bjelorussischen Eisenbahn nur Baureihen, die schon zu sowjetischen Zeiten gebaut und eingesetzt wurden. Die großen Schnellzüge werden mit den Loks der Baureihe TschS 4 T bespannt: TschS steht für das Herstellerland Tschechoslowakei, 4 als laufende Baureihennummer, T für die Ausrüstung mit Widerstandsbremse (für Tormos = Bremse). Die in Nowotscherkassk gebauten E-Loks hören zur Ehre des Begründers der Elektrifizierung, Wladimir Lenin, auf „WL". Bei den Dielloks fallen besonders die M 62 und daraus entwickelte Zwei- und Dreisektionsloks auf. Diese der DR-120 entsprechende Bauart ist in den Weiten des Landes ohne Schalldämpfer unterwegs.

Das etwa 208 000 Quadratkilometer große Land mit zehn Millionen Einwohnern hat ungefähr 5500 Kilometer Eisenbahnstrecken. Viele Hauptstrecken sind mit Wechselstrom 25 kV/50 Hz elektrifiziert.

Auch ein Eisenbahnmuseum gibt es seit dem 30. Juli 1999 im Land. Auf etwa der Hälfte des Schienenweges von Brest nach Minsk liegt die Stadt Baranowitschi. An der Hauptstrecke befindet sich außerhalb der Stadt der Bahnhof Baranowitschi Zentralny, an der Strecke nach Südosten im eigentlichen Stadtzentrum liegt der Bahnhof Polesski. Neben dessen Bahnhofsgebäude ist der Eingang zur Fahrzeugsammlung. Die Initiative zur Gründung des Museums ging vom früheren Chef der Abteilung Baranowitschi der Bjelorussischen Eisenbahn und heutigem Chef der Staatsbahn, Viktor Rachmanko, aus. Am Eingang des Museums befindet sich das Modell einer Dampflok der Baureihe W in halber Originalgröße. Eine solche Lok eröffnete am 29. November 1871 den Betrieb zwischen Minsk und Brest. Das Museum ist sehr liebevoll eingerichtet. Unter Bäumen sind Feld- und Nebenbahntriebwagen ausgestellt. An einem Bahnsteig haben Dampflokomotiven Platz gefunden, denen ein Formsignal den Weg weist. Einige Diesellokomotiven befinden sich am Rand der Ausstellung. Ein paar Dampfloks sollen betriebsfähig sein, der Zustand aller Exponate ist exzellent. Durch die Aufstellung der Loks in Nord-Süd-Richtung und ausreichend Platz zwischen den Maschinen lassen sie sich gut fotografieren. Der Museumsleiter Ilja Nikonowitsch Maljugin führt die Besucher fachkundig durch die Ausstellung. In einem Schnellzugwagen des Baujahres 1967 befindet sich eine Märklin-Modelleisenbahnanlage, die als Motiv die Epoche IV in Deutschland hat. Das 14 Meter lange Exponat ist allerdings noch nicht ganz fertig.

Am Museum fahren ständig schwere Güterzüge mit russischen Doppeldieselloks vorbei, die sich bequem fotografieren lassen. Im Bahnhof stehen noch mindestens zwei Wasserkräne der auch in Deutschland bekannten Ausführung aus den Krause-Werken Neusalz/Oder.

Es gibt in Weißrussland noch viel zu entdecken, einige Betriebswerke harren noch der Erkundung. Aber erstmal geht es wieder nach Hause. Die M 62 trommelte vernehmlich vor sich hin, begleitet von den Schienenstößen. An Einschlafen war nicht zu denken, nicht nur wegen der Begleitmusik. Trotz aller Strapazen war klar: Irgendwann ruft wieder der Osten!

Burkhard Wollny/kla



Umspuren in Grodno: Die besetzten Wagen werden angehoben, dann erfolgt der Drehgestelltausch.

Ein Lokomotivpark, der sowjetischen Entwicklungsstand widerspiegelt, auf einem 5500 Kilometer langen Bahnnetz

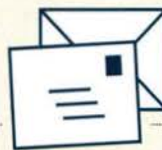


Eine Doppel-E-Lok sowjetischer Produktion, Baureihe WL 80, fährt mit ihrem Zug aus dem Bahnhof Iwazewichi der Strecke Minsk – Brest aus.



Der Bahnsteig 1 in Brest: Farbige Schilder weisen den Weg zu Fahrkartenschalter, Wechselstube und zum Service-Informations-Zentrum.

Fotos(13): Wollny



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Bedarfsfall-Beutel

Betrifft: Bahnpost „Nur Zurüstbeutel", Heft 12/2001

Mit meiner langjährigen Modellbahnerfahrung möchte ich Herrn Franiek in Erwägung geben, dass Roco mit zu den Kundendienstspitzenreitern in der Modellbahnbranche zählt. Er möge doch froh sein, mit seinen Windabweisern noch weitere brauchbare Zurüstteile zu bekommen, die er bei einer nächsten Panne gleich und ohne Zeitverlust verbauen kann, ohne für einen solchen „Pfennigartikel" aufs Neue den Ersatzteildienst belasten zu müssen. Ich besitze auch von anderen Herstellern eine Vielzahl von Zurüstbeuteln, auf die im Bedarfsfall sofort zurückgegriffen werden kann.

Ernst R. Hofmann, 81904 München

● Schräge Stellung

Betrifft: Test „Wunschkind", Heft 12/2001

Mit Interesse habe ich Ihren Testbericht gelesen, obwohl ich die Lok (Rocos BR 35.10) schon hatte. Die schräge Stellung im Gleis ist schon ärgerlich. Der erste Kuppelradsatz dürfte nicht seitenverschiebbar sein oder müsste durch Federkraft in die Mittellage gestellt werden.

Dr. Andreas Siebach, E-Mail

● Drahtverhau

Betrifft: „Digital auffrisiert", Heft 1/2002

Zu dem Artikel erlauben Sie mir bitte einige Anmerkungen, da ich die Art und Weise, wie Herr Vogler die Lokomotive der BR 218 von Piko auf Digitalbetrieb umgerüstet hat, nicht gerade für gelungen halte. Die zwei Entstördrosseln am Motoreingang sind bei Digitalbetrieb überhaupt nicht erforderlich. Der Drahtverhau, den Sie im mittleren Bild auf Seite 65 explizit darstellen, ist alles andere als professionell, die Isoliertechnik haarsträubend. Das Abisolieren des Lokchassis ist nur im Bereich des Decoders notwendig, Isolierband sollte man hierzu allerdings keinesfalls verwenden. Es ist einfach nicht zu verstehen, warum sich die Leute scheuen, zum Beispiel die vorhandenen Kabel sowohl in der Lokomotive wie am Decoder auf kürzestmöglichem Weg zu verlegen und, wenn die vorgegebenen Längen nicht passen, die Kabel am Decoder so zu verlängern oder zu verkürzen, dass sie bis zu den korrespondierenden Anschlusspunkten reichen. Die Lötstellen an den Kabelverbindungen bei Verlängerungen lassen sich mit Schrumpfschlauch sauber isolieren. Ein auf diese Art umgebautes Triebfahrzeug macht dann auch nach der Umrüstung einen aufgeräumten Eindruck.

Dipl.-Ing. Rudolf Königshagen, 22459 Hamburg

● „Berner Raum"

Betrifft: Bahn und Technik, „Zug und Stoß", Heft 1/2002

Nach dem Lexikon der Lokomotive heißt der nach internationalen Bestimmungen festgelegte Überlebensraum für den Rangierer „Berner Raum" und hat mindestens eine Grundfläche von 300 mm x 400 mm bei einer Mindesthöhe von 2000 mm über SO. Das hätten Sie auch mit benennen können.

Florian Wesser, E-Mail

● Kreis Dithmarschen

Betr.: Bahnwelt aktuell, „Neue Triebwagen", Heft 1/2002

In der AKN-Meldung wurde der 1406 Quadratkilometer umfassende Kreis Dithmarschen als Partnerschaftsträger mit „Gemeinde" benannt, die es gleichen Namens in unserer Region nicht gibt. Ergänzend dazu: Die AKN hat angekündigt, dass sie 2002 beide Linien (derzeit Büsum – Heide im Stundentakt, Heide – Neumünster etwa zweistündlich) durchgehend betreiben wolle. Von DB Netz werden gegenwärtig an diesen Strecken und im Bahnhof Heide (Knotenpunkt der Marschenbahn Hamburg – Westerland) Baumaßnahmen durchgeführt, die auf den eingleisigen Anlagen höhere Geschwindigkeiten und die Einhaltung eines künftig durchgehenden Taktverkehrs ermöglichen.

Dieter Manske, 25761 Westerdeichstrich

● Verletzungsgefahr

Betrifft: „Mess-Punkte", Heft 8/2001

Einen derartigen Artikel empfinde ich als Zumutung. Wer Knubbelfinger hat, sollte den mit Filzstift aufgerissenen Pyramidenkopf erst auf Form feilen und dann vom Meter abschneiden, denn viele kaputte Fingernägel und sonstige Verletzungen mit Feile und Messer könnten so verhindert werden!

Dieter Wendt, 13129 Berlin

● „Etwas geruckelt"

Betrifft: Bahnwelt aktuell, „Zu schnell durch die Weiche", Heft 1/2002

Mit den Worten „es hat nur etwas geruckelt" hat Herr Mehdorn im ARD-Morgenmagazin vom 22.11.2001 den Zwischenfall mit ICE 91 „Prinz Eugen" am Morgen des 17.11.2001 auf der Strecke Hamburg – Hannover kommentiert. Sieben Menschen wurden verletzt, als der ICE mit 120 statt der zulässigen 80 km/h beim Gleiswechsel eine abzweigende Weiche befuhr, um einen Güterzug zu überholen. Vielleicht gibt sich Herr Mehdorn mal selbst einen Ruck und lässt nach 22 Jahren endlich die Weiche an das betreffende Signal anschließen sowie die LZB neu programmieren, damit bei Bienenbüttel für mehr Sicherheit gesorgt wird.

Peter J. Müller, 01127 Dresden

● Beigeschmack bitter

Betrifft: Bahnwelt aktuell „VII K abtransportiert", Heft 10/2001

Es bleibt ein bitterer Beigeschmack, wenn man an die Vorgehensweise beim Kauf der VII K 099 752 denkt, die am 27.7.2001 in Radebeul aus dem laufenden Betrieb abgestellt werden musste. Wenn man dann aber noch an das Schicksal der IV K 099 712-2 und der VII K 099 745-2 denkt, die im DB-Museum in Nürnberg ungeschützt im Freien abgestellt sind, kann einem vollends die Galle überlaufen! An beiden Maschinen sind starke Rostschäden, vor allem an den Triebwerksteilen, zu beklagen. Es ist ein Jammer! Wann werden beide Maschinen ordnungsgemäß instandgesetzt und geschützt untergestellt? Das ist man den ehemaligen Lokpersonalen, die die Maschinen jahrzehntelang gepflegt haben, unbedingt schuldig!

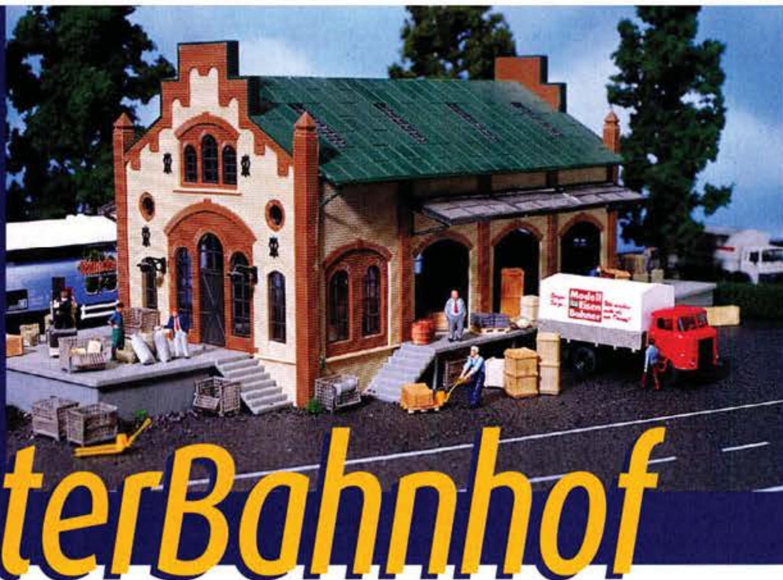


Beim DB-Museum ungeschützt im Freien abgestellt: 099 745-2 rostet. Foto: Böhmel

Lothar Böhmel, 04425 Taucha

▸Verkaufen ▸Suchen ▸Tauschen

GüterBahnhof



VERKAUF ALLGEMEIN

Modellbahn + Zubehör

Bahnhofschilder, aus Schichtkunst-stoff mit individueller Beschriftung (Gravur); Höhe 8 mm, Länge nach Bedarf; Farbe weiß, Schrift und Rand schwarz, andere Farben möglich. Silvio Triebel, Goethestr. 8 b, 98617 Untermaßfeld. Tel. (036949) 20005, ab 18 Uhr.

Löse H0 auf: Flm., Hamo, Roco, 15 Dampf-, E-Loks + D-Loks, Rollm., neue Flm.-Drehscheibe + 18 Anschl., 15 Std-, Lokschuppen und jede Menge Zubehör. Tel. (04329) 913990 Handy: (0175) 8605324

LGB: 24402 (blaues Krokodil) 750 Euro, 22962 (ÖBB-Diesellok, rot), neu 600 Euro, 22962 (ÖBB-Diesellok, rot/creme) 500 Euro, die Loks sind mit Anleitung + Verpackung, auf Wunsch mit eingebauten Decodern für Mehrzugsteuerung - Aufpreis 100 Euro je Lok, Depeschen-Nr. 56, 57, 61, 62, 65 - 67, 74, 78 + 104, kpl. 20 Euro. Tel. (0951) 71473

Biete Berliner S- cder U-Bahnzug, Spur H0, WS- oder GS-Halbzug, div. Typen, FP 500,- DM oder 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Verk.: Märklin-Eisenbahn H0 digital, L-Form, 3,50 m x 2,00m x 1,25 m, C-Gleise, vier Züge und Zubehör. Michael Metz, Tel. (09562) 8995 ab 17 Uhr

Dienstmarke aus Messing Durchschnitt 4,5 cm, "Bahnkriminalpolizei Wuppertal", Gewicht 35 gr, Rückseite gefl., Rad in Strahlenkranz. A Tel. (0241) 12455

LGB: 2030 1981, E-Lok E1, Mixnitz Gehäuse, blaue u. beige Lackierung, gebraucht, guter Zustand, Karton. Verkauf gegen Gebot oder VB, auch Tausch gegen LGB. Tel. (05105) 84652

Märklin Spur 0: TW, RS, CS, RV, E. Güw. 1674, 1768-96. Persw. 1751-59, 1886. Spur I: E, RS, R. 1854 St. Tausch gg. Uralt-Spielz.; Tel. (08142) 52843

Märklin digital und delta: Mehrfach- Zugsteuerung bis 16 Loks, Booster-5A, auch für Mä.-6021, Delta-Lokdecoder, Weichendecoder, Schaltdecoder, uvm. Tel. (06128) 73480 nach 18 Uhr. **G**

www.eisenbahn-pin.de **G**

Rokal TT, BTTB, Zeuke, etc., umfangreiche Liste über A. Hohmuth, Am Poggenbrink 17, 33611 Bielefeld (bitte 2,20 DM Porto beilegen) zu beziehen.

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z - N - TT - H0 - S - 0, Loks un Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte, tausche auch. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

Kompl. Eisenbahnplatte 180 x 220 cm, Selbstbau mit Untergestell, fahrb., dreispurig, ca. 30 Häuser, 3 Trafos, Lokschuppen-4-Schaltpult Spur H0. VB 1500,- DM. Tel. (06406) 3578

Für LGB: Gleise ab 4,90; Wagen 19,-; Loks ab 90,-; Pola ab 20,-; auch Aristo- und Bachmann-Loks und vieles mehr, alles neu oder neuwertig von privat. Fax (08633) 913 - Liste

LGB "Lehmann 75" batteriebetriebene Eisen-bahn: Lok, 2 Wagen, Schienenoval, im Orig.-Karton, Sammlerstück, DM 800,-. Tel. (06081) 68196

Modellb. H0: 2,40 x 1 m, DR-Epoche III/IV, teils unfertig, mit Loks u. Wagen, viel Zubehör, Preis: VB. Mo. - Fr. ab 16 Uhr, Sa. + So. ganztägig. Tel. (0174) 43326943

Computergestützte Gleisplanung und Planung von Gleisbildstellpulten für alle Nenngrößen und Systeme. Ausführliche Info gegen DM 5,- in Briefmarken (Vergütung bei Auftragserteilung). Kostenlose Kurzinfo unter RainerDold@t-online.de, R. Dold, Hartenricht 2, 92546 Schmidgaden.

Restp. H0-2-Ltr. V 180059/Gütz., Gü-Wagen/Piko, PKW, LKW/Herpa Rietze/Wiking u. a. Sonst. Zubehör, Eisb.-Schild; Listen anfordern, Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Feldbahn-Neuheit: H0e, TT, N!!! 11 Feldbahnloks im Modellbaubogen, tw. motorisierbar, farbig, fein detailliert, Preis: 5,- Euro + 2,50 Euro Porto. Info + Prospekt: M. Beutner, Pf. 1148, 29601 Soltau. **G**

www.n-bahnkeller.de **G**

Tatra 603, blau, Kabel-Panzer, F-Lok, Kabel-Robur-Kran 30,-; Technofix Rennbahn, 302, Blech im OK 250,-; Bing P-Wagen, 4-achs 110,-; B-Kuppler-Lok 180,-; Zeuke 0, Kühlm. 50,-; Karton Schienen 50,-; 2 x Weiche, Hand á 30,-; 1 x Signal groß 45,-; 1 x Blech-Flakscheinweinwerfer 80,-; Jeep-Pouch-Kabel 25,-; Mangusta-Kabel 20,-; Raupp 20,-; Tel. (0340) 2212094 und (0179) 4104274

Spur 0 von Rivarossi + Maxi, Pola, Schienen + Weichen + Loks + Wagen. Harald Bauer, Hohenseebachstr. 74, 57290 Neunkirchen, Tel. (06542) 5634 oder (0175) 6871755

Fritz: Schiffsanlage "Burgund" mit Multiplex-Funkfernsteuerung, 2 Schleusen, 3 Schiffe u. Ersatzt., 1,75 x 1 m, 75 l Wasser, NP 5.600 DM, Preis = Verhand. Tel.: (0831) 564897

Fleischmann H0, komplette Anlage, nur einmal aufgebaut, Katalog-Aufstellung vorhanden, Neupreis 23.000,- DM, VB 8.000,- DM. Tel. (030) 66098070

Trix INT H0: Loks + EK + Miba Eisenbahn-Videos zu verkaufen. Tel/Fax.: (02584) 8134

Gelegenheit: neuwertige Bohr- und Fräsbank, 40-E Proxxon, komplett, NP 900,- DM, für nur 550,- DM VHB. Versand möglich. Tel/Fax.: (06151) 824735 abends, (0162) 9128666 immer.

Von Privat nur an Privat: Ab sof. günstige Einzelabgabe (Hinweis an meine bish. Interessenten). 1a H0 Vitrinensortiment: Fl/Roco/Bemo/H0m/Vitrine/Fl-Profi-Gleise/Modulanlage/Busch/Faller/Vollmer/Modellautos u. v. m. Info kostenlos, Tel/Fax: (08031)

235500. Händleranfragen + Handy-Rückrufnummern bleiben unberücksichtigt!

Märklin-Modelleisenbahnanlage: über 5 Ebenen, K-Gleis, ca. 35 Weichen, Bahnhof, Schattenbahnhof, lange, zweigleisige Bergstrecke, 16 signalisierte Blockstellen, Gleisbildstellpult mit Weichenstraßenschaltung und Gleisbesetztmeldungseinrichtung, fahrbereit 7 qm, staubdicht mit Plexiglas abdeckbar, dann ca 5 qm groß, DM 6.300,-. Transport der Anlage aus Norddeutschland gut durchführbar. Tel. (04531) 83515

http://SpurF.Modellbahnportal.com

Verkaufe: Senna Collection, 17 cars 750 Euro, oder tausche gegen MA-F7-Loks: 3062-5, 4062-5, 3129-1, 4129-1, 3181-1, 4181-1, 4181-10. Tel. (02642) 42770 bis 20 Uhr

Verkauf: Gleissperr-Vorsignal, HP2 Formsignale Wasserkräne,Telegrafenmaste, 01-Kuppelachse, 44-Rauchkammertür + -Rahmen, Spannwerke, Prellbock, Weichen-Signalhebel + Spannrolle (einzeln) + Hebelbänke, 10 m Gleisjoch, Streckenfernsprecher, Km-Stein: bei Selbstabholung. Thomas Kropp, Unterer Schoß 11, 65399 Kiedrich, Tel. (06123) 703181 ab 18 Uhr

Biete diverse russische Modelle H0, Liste gratis. Kondratiev, Pf. 780, RUS-199155 Petersburg G

Biete Märklin: Museumslok + Wagen, 1989 - 2001 (nur komplett), König-Ludwig-Zug, Torf-Zug, Insider- und Sonderserien, Zugpackungen aus In- und Ausland zu fairen Preisen. Tel. (06201) 62565

Verk. 2 selbstgebaute E-Loks, E20 + 11101 + 3 Persw. + 3 Güterw., Spur 1 5cm, Schienen + 3 Weich. Bj. 1970, M: 1:30 Tel. (089) 694542

Die Modelleisenbahn, 33609 Bielefeld, Ziegelstr. 35. Neu im Sort.: Ribu-Kupplungssysteme. Liste gg. Freiumschlag. G

Gleis 7 Modellbahn, An- und Verkauf alle Größen, alle Hersteller. Waisenhofstr. 7/9, 24103 Kiel, Mi. 14 - 20 Uhr, Do. + Sa. 10 - 16 Uhr. Tel. (0431) 9969900 G

www.kehi-modellbau.de G

www.bierwagenmodelle.de G

www.harzbahnmodelle.de G

LGB-Beschriftungssätze. Katalog gegen 4,08 Euro in Briefmarken. Info bei Tröger Modellbahnbeschriftungen Ilm, im Winkel 1 A, 14974 Ludwigsfelde. Tel. (03378) 874285 G

Fräsmaschine u. Drehschiene von einem Hersteller, Zustellgen. 0,02 mm, mit umfangr. Zubehör. Beide Masch. können auch kombiniert werden. Blechbearbeitung und Nietenimitat ist möglich, ohne Zubehör FP 3500,-. US-Anlage in H0e 156 x 850 cm, inkl. der Fahrzeuge, 11 Loks, 17 Wagen, alles Bausätze, Um- oder Eigenbauten, sehr detailliert. Beides unter Tel. (030) 6221886

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Blech-Eisenbahnen und Blechspielzeug sucht Sammler! Märklin, Bing, Bub, DDR, usw. Ebenso Lineol- und Elastolinfiguren. Bitte alles anbieten! Tel. (030) 8522830 ab 19 Uhr

Suche Faller AMS, Autos / Zubehör / E-Teile. Brawa / Eheim-Trolleybus u. Zubehör, Biller-Bahn, Piko-Einschienenbahn, Bausätze, Faller 60-er Jahre. Auch Sammlungen. Tel. (05665) 922402

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw. Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Suche: Märklin-Kataloge: 65/66, 66/67, 69, 70 und älter! Baukästen, Teile, Bauanleitungen, Elastolin u. Lineol-Figuren, Zubehör. Hubert Nadig, Zunfthausgasse 5, 88239 Wangen Allgäu

Suche für Märklin Reichspostauto, rot, Blechdose mit Telefonkarte! Maxi Wagen 5482, USA Maxi, Märklin-Dampfmaschine, Bücher. Hubert Nadig, Zunfthausgasse 5, 88239 Wangen Allgäu

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör, komplett oder einzeln, auch def., a. d. Vor- Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Alte Märklin-Eisenb., Blechspielzeug, Uralt-bahnhöfe, jeder Zustand, von Liebhaber gesucht. Auch Tausch gegen 0/H0. Tel.(08142) 52843

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten: Märklin, Fleischm., Roco, usw. Auch größere Sammlungen. S. Berndt, 37287 Wehretal. Tel. (05651) 993566 und Fax

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlung oder Einzelstücke, alt oder neu, befahren oder unbefahren. Tel. und Fax. (07308) 41161

Suche Liliput, Rivarossi, Trix Express, Flm., Weinert, M + F, usw. - Angebot nur schriftlich oder Fax (06621) 78273. Clarice Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld

Liebhaber sucht große Eisenbahnanlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Express. Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Suche Modelleisenbahn-Sammlungen von Roco, Liliput, Flm., Märklin usw. Bevorzuge gern große Sammlunge Hans-Jürgen Lotzgeselle, Oberer Riedweg 7, 34320 Söhrewald, Tel. (05608) 95023

Suche Modelleisenbahn-Sammlungen jeder Spurweite, jeder finanziellen Größenordnung. Ich freue mich über Ihr Angebot. Ich zahle immer in bar. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Zeuke, Stadtilm, Liebmann und Zubehör in Spur 0 in jedem Zustand zu kaufen gesucht. Angebote an Gerhard Pohl, Tel. (0355) 790370

LGB und TT: Suche alles, auch ganze Sammlungen. Tel. + Fax (0341) 4613285

Suche Fleischmann-Schwungmassenanker, gerne auch größere Stückzahlen, sowie ein Heft Flm.-Kurier Nr. Tel. (02369) 1510

Kaufe Modelleisenbahn Spur H0 u. N. Zahle 35 % vom Neupreis. Gerne ganze Sammlung oder Anlage. Tel.: (02421) 123877, Fax: (02421) 123878, Daniel Kühne, Aachener Str. 61, 52349 Düren

Privat kauft: immer Modelleisenbahnen und Sammlungen der Spurweiten H0 und N. Auch Händlerangebote, Ladenauflösungen angenehm. Bei grösseren Posten Abholung und Barzahlung selbstverständlich. Tel. (09428) 7262 AB oder e-mail: riedelhorstmx.de

Alte Blecheisenbahnen, Spur 0, sowie Zubehör, auch defekt, von den Firmen Märklin, Bing, Bub, Doll. Kraus von Blechfreund gesucht. Tel. (02161) 590081

Kaufe Ihre Spielzeugsammlung, z. B. alte Modellbahnen und -autos, Zubehör, Lineolfiguren, sowie alles Antike! Gern auch größere Sammlungen, Geschäftsauflösun-gen, Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel/Fax: (030) 8736356, bis 18 Uhr. G

Suche aus Piko-Set "S-Bahn Leipzig" (Kat.-Nr. 58102) die beiden Wagen (ohne Lok, auch ohne Originalkarton)! Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk

Suche in H0 (1:87) Container der Reederei Nxk-Line. 20'-cont. in Orange + Silber/ 40'-cont. in Weiß + Blau. Tel. (04161) 59048, e-mail: guj5580ol.com

Verkauf

Loks + Wagen H0

Fleischmann: pr T3, Epoche II, kaum gefahren, Originalverpackung, 220 DM. Micha Gilde, Tel. (0173) 6210566

H0 + H0e: Loks + Wagen von Piko, Roco, Liliput, Kehi, Bemo und tm, Liste nur gegen Freiumschlag! Zuschriften an: Volker Schröder, Friedensstr. 35, 14715 Stechow

Märklin-Tenderlok BR 96 in Gold u. Silber zus. 1400,-; Insider-Krokodil Art. Nr. 30159 dig. 900,-; Northlander Art. Nr. 37500 1.900,-; Insider-Lok Amtrak 83341 250,-. Tel. (05661) 51312

Sachsen-Modelle DB/DR, Loks + Wagen. Liste gg. Rückporto von: Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich e-mail: karl.derlich@freenet.de

LIMA-Sammlung, Vorbild DB u. ÖBB, Lokomotiven und Wagen abzugeben, Liste gg. Rückporto von: e-mail: karl.derlich@freenet.de

Loks u. Wagen - DB und ÖBB - von Roco, Trix, Märklin, Fleischm., Piko, Lima, HAG, sowie Ersatzteile u. Wiking. Liste gg. 1,10 DM. Manfred Pohle, Bienwaldring 4, 12349 Berlin

H0=Roco: BW-Mimitank: 802-854, 44024, 44043, Krone-Set III, 2 x 44073; Ep. III: BR58 311, Sets 43030, 43031, 44056, Trix: Nr. 21228, Lil.: BR71 1301, Flm. BR94 1730. Klaus Knorr, Herrngasse 1a, 96237 Ebersdorf

Trix Express: Dampflok 01 DRG neu, 350,- DM, dito DB neu 350,- DM, D-Zugwagen 2. Klasse, grün 3386 neu 60,- DM. Trix International: DB 01 200,- DM, Märklin: Dampflok DR 03 3397 neu 220,- DM, 2 x D-Zugwagen nur 4051, je 36,- DM, D-Zuggepäckwagen 4026 neu 36,- DM, 02154 - 6668 C-Gleis und Trafo Märklin. Tel. (02154) 6668

Wie neu, OK: Trix Int: BR 01; 42; 18; je 300 DM; E 50 250DM. HAG: 211, 181, je 250 DM; 201 300 DM. Lil: 1800 250 DM. Lil/Bachm: 104011, 105202 je 250 DM. Ca. 100 Loks, 500 Wagen; Liste anfordern!

Chiffre M-2/35105

Teilauflösung H0-DC-Sammlung z. B. Roco 43441-E32 = 140,- DM; Röwa 1401 EG 5 = 175,- DM; Hamo 8356-Sbb Be 6/8 Krokodil = 220,- DM; Lima 9742-DB Et 403 = 165,- DM; Bachmann 540-20 US-Dampflok Niagara = 180,- DM, alle Jouef-Dampflokmodelle u. über 150 weitere Lokmodelle aller Marken, auch 3L-AC, ausführliche Listen 1,10 DM. Siegfried Thomee, Ahornweg 6, 15831 Großziethen

Verk. Schicht 03, Hrusko VT + VB, Gützold 24 alt, Herr 99, Piko Saxonia, Pico + Herr + Dahmer + Elche-Wagen, Piko-Wagen, Gützold VT 137 violett, Liste gegen Freiumschlag. Peter Kießling, Tel. (0351) 4609026

Roco: 43527 Gläserner Zug 190,-, 43690 180,-, 43661 E 18 180,-, 43242 185,-, 43637 160,-, 43442 150,-, 43242 185,-, 43637 160,-, 43442 150,-, 43250 160,- 43437 Köf. 110,-, 43414 150,-, 43412 160,-, Flm. 4160A 38.0BB 220,-. Tel. (0661) 34212

Märklin: 37021 650,-, 33102 480,-, 33186 380,-, 37302 240,-, 37501 270,-,3792 300,-, 3319 210,-, 33181 250,-, 34261 320,-, 3793 350,-, 3448 350,-, 37553 530,-, 37681 370,-. Tel. (0661) 34212

Loks und Wagen 2L=, Automodelle und Zubehör zu verkaufen. Liste unter Tel. (0228) 3077148 Mo. - Fr.

Märklin 37500 Northlander nur gegen Gebot zu verkaufen. Detlef Höderath, Ellseestraße 17, 77815 Brühl, Tel. (07227) 711 u. (0171) 7603570

Piko H0: VT 185 39,-; BR 01 45,-, BR 38 70,-; VT 133 + Beiw., alt 80,-; BR 118 35,-; BR

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben.
   Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht.
  Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.
Die Redaktion erreichen Sie mit
redaktion@modelleisenbahner.de
und die Anzeigenabteilung mit
anzeigen@modelleisenbahner.de

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €



So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: **(07524) 9705-45**
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee



ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist
- ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt.) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet
- ☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)
- ☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

- 1 ☐ Verkauf allgemein
- 2 ☐ Ankauf allgemein
- 5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0
- 6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0
- 10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT
- 11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT
- 15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z
- 16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z
- 20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.
- 21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.
- 25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0
- 26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0
- 30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT
- 31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT
- 35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z
- 36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z
- 40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.
- 41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.
- 70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
- 75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
- 80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
- 85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
- 88 ☐ Urlaub
- 90 ☐ Dies + Das
- 95 ☐ Börsen + Auktionen

______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl — Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € ______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland).

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € ______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27; n 01558 Großenhain: Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7; n 01773 Altenberg: Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04509 Delitzsch:** Modellbau Sebastian, Bismarckstr. 9;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06116 Halle:** Modellbahnen Hoffmann, Delitzscher Str. 112;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06268 Querfurt:** Hobby-Shop, Merseburger Str. 11;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07318 Saalfeld (Saale):** Saalfelder Lokschuppen Modellbahn& Zubehör, Bahnhofstr. 6;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell, Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertstr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17; Werner Hartig, Chemnitzer Str. 72;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 39;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstüb'l im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Modellbahn Brause, Inh. Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str.;
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **14712 Rathenow:** Sandbrink, Berliner Str. 1;
- **14770 Brandenburg:** HS Modellshop, Ritterstr. 83;
- **15230 Frankfurt/Oder:** Spielzeugfachgeschäft Heike Bühmann, Karl-Marx-Str. 179;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1.Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20099 Hamburg:** Modell & Hobby H.P.A. Schnellhaß GmbH, Lange Reihe 25; Modellbahn Kiste Inh. Manfred Wolter, Lange Reihe 17;
- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Kinderparadies Hamburg GmbH, Neuer Wall 7; Markscheffel & Lennartz Im Finnlandhaus, Esplanade 41; Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **21029 Hamburg:** Jugend-Basar, Kristophson Modelle, Reetwerder 11;
- **21682 Stade:** Modellbahn-Wilhelmy, Fischmarkt 11;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Modellbahnen Oststeinbek Max Engel, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22761 Hamburg:** Modellbahn Bahrenfeld Inh. E. Barthels, Bahrenfelder-Steindamm 68a;

22767 Hamburg-Altona: Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;

- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23701 Eutin:** Janus Modellbahnen Inh. Karin Janus, Peterstr. 12;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **24558 Henstedt-Ulzburg:** Egon Wiegrefe Modellspielwaren, Middelweg 21;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26441 Jever:** André Hepner Modellbahnen, Frl.-Marien-Str. 6;
- **26603 Aurich:** Schüt + Duis Sport + Freizeit, Burgstr. 21-23;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28213 Bremen:** Modellbahn Welsch, Klattenweg 22/24;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32423 Minden:** Modellbahnen Born, Kaiserstr. 21;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **33790 Halle:** Schoregge Modelleisenbahnen, Lange Str. 70;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbanauer Str. 133;
- **34346 Hannoversch Münden:** Modellbahnen & Modellbau, Radbrunnenstr. 4-6;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37073 Göttingen:** Bieling Spiel & Foto KG, Theaterstr. 6;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen André Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;

• **39124 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Hugenottenstr. 10, hinter ehem. Poliklinik Nord;
• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39340 Haldensleben:** Ercosat Kommunikation-Modellbau-Elek. Gänsebreite 15;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40764 Langenfeld:** Spiel + Hobby-Studio Zwettler, Solinger Str. 87;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47;
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal:** Trienes, Grenzwaldstr. 15;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41564 Kaarst:** All American Trains, Am Neumarkt 1;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44137 Dortmund:** Karstadt Dortmund Abteilung 268, Westenhellweg 30-36;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44809 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **44879 Bochum:** Buchhandlung im Eisenbahnmuseum Bochum Dahlhausen, Dr.-C.-Otto-Str. 191;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Sammlerscheune, Oberhausener Str. 143;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47638 Straelen:** Modellbau Seiler, Josefstr. 2;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 60;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51107 Köln:** Lokstation Schmitz, Rösrather Str. 47;
• **51375 Leverkusen:** Modellbahn-Center Leverkusen, Bensberger Str. 80;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **57439 Attendorn:** E. + H. Fleischmann, Niederste Str. 10;
• **58097 Hagen:** Hagener Hobby, Altenhagener Str. 18;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58332 Schwelm:** Modellbahntechnik Engelbracht, Bahnhofstr. 14;
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65183 Wiesbaden:** Spielwarenhaus am Markt, Ellenbogengasse 6;
• **65205 Wiesbaden:** TT-Modellbahnwelt, Gabriele Krämer, Eichendorffweg 1;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **65929 Frankfurt:** Modellbahn Spiel + Hobby-Treff Inh. Helmut Oswald, Dalbergstr./Ecke Albanusstr. 8;
• **66333 Völklingen:** Eisenbahn-Ecke, Karolingerstr 15;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet;
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **70569 Stuttgart:** TT-Hobby 33, Schwarzwaldstr. 33;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73479 Ellwangen:** Modellbahnstube J. Klewenhagen, Marienstr. 44;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **75365 Calw:** Herzog, Lederstr. 16-20;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78056 Villingen-Schwenningen:** Zum Lokschuppen, Körnerstr. 3;
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79102 Freiburg:** Die Modellbahn, Hildastr. 7;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;
• **79312 Emmendingen:** Spiel+Technik Jürgen Karsten, Markgrafenstr. 22;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **88131 Lindau:** Spiel&Hobby Koch, Storchengasse 3;
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36; Modellbahn Schweiger, Färberstr. 11 im Maximum;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94161 Ruderting:** Modellbahnhaus Rocktäschel, Attenberg 1;
• **94315 Straubing:** Modellbahnen Kempt, Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98527 Suhl:** Modelleisenbahnen Frank Schüppler, Bahnhofstr. 16;
• **98574 Schmalkalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** M&S Modellbahnshop, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Lokschuppen Sömmerda Inh. Axel Stadelmann, Karl-Marx-Str. 2; Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst;

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Donai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Fa. GILL GmbH, Bahnhofstraße 24; n 4563 Micheldorf: Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

144 25,-'; E 69 20,-; BR 75 45,-; Doppelstock 30,-; Langenschwalbacher je 10-,; offene ab 4-,; 4-achs ab 6,-; Schranken, elek. 10-,; Trafo FZ1 25,-; F2 18,-; Roco E 44, AEG 75,-; 216 blau 50-,; Lilipurt VT 137,Vindobona 145,-; alles i. O. Tel. (0340) 2212094 u. (0179)

Piko: Loks + Wgn. + Modellautos zu verkaufen. Preis VB. Tel. (039485) 455 ab 20 Uhr

Verk: Piko E 44 DB 70,- DM, Eilzugwg. 1 x 426/41, 3 x 426/43 je 22,- DM, 5 x Kugelwg. 5/6443 je 14 DM, Trix intern. 3 Leiter 1 x V 36 u. 3 Perswg. rot/elfenbein 160,- DM, Roco: BR 17 175,- DM, Abt. Wg. DB 1 x 44205 A, 2 x 44206 A, 1 x 44207 A, 1 x 44208 A je 38,- DM, 2 x SBB Personenwg. je 90,- DM. Suche Roco-Muldenkippwg. Günter Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt Tel/Fax: (05352) 64 71

Piko H0: Nohab MAU/DSB m. betr. je 150,-, BR 50 110,-, BR 55, alt 150,-, E 44 AEG 95,-, Dahmer Autotransp. m. 4 Trabbi 60,-, mit 8 110,-, Ehlcke Gask. 30,-, T-Trägerwg. 70,-, Santa-Fe-Wg 120,-, Pullmann rot 100,- Massefig. H0/S Stck. 6,-, Kataloge, ESPEWE, HAMO 53001, Borsigl., Schienenzepp. 395,-/295,-. Liste unter Tel./Fax (0371) 3300398. Preise in DM, Vers. p. NN o. ÜW.

Märklin 28573, Jubiläumsausgabe: Württemberger Zug um 1859, Lok Esslingen und 4 Wagen, unbespielt, Originalverpackung. Karl-Heinz Flaig, Tel. (07741) 670368 Fax (07741) 809973, VHB

Verkaufe: Loks, Wagen, Zubehör H0, Liliput + Technomodell/Herr H0e. Liste geg. 1,10 DM/0,56 EUR. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier. Tel.: (0171) 6911523

Verkaufe: Loks + Wagen, 2-Leiter-Gleichstrom und von Gahler und Ringstmeier Modellbahnsteuerung (MPC) mit PC-Karte. Robert Schulte, Schuetzenstr. 2, 57072 Siegen, Tel. (0271) 2390641 Fax: (0271) 2390643 **Chiffre M-2/35362**

Bemo H0m: Loks und Wagen, Liste gegen Freiumschlag oder Anruf. Herbert Grözinger, Sombartstr. 56, 70565 Stuttgart, Tel. (0711) 7356915

Tausche: RE 800, RSM 800 gegen OL 800, grün, Wertausgleich eventl. andere CH-Modelle. Willy Heller, Tel. (0041 61) 9610491 Schweiz

Liliput Wien: 1832, BR 18, DRG tarn, Set 852 tarn, 1800, 9100, 9500; Flm-So.-Serien 4885/90/92/95, Roco-Württ.-Set 44006, Gütz. V240, silber, Liste anfordern: Tel.: (0172) 3501264

Märklin Northlander 37500, neu, VB 1800 DM, Museumslok 83307, mit 11 Wagen, neu 1000 DM, DA800 3005, 3021, 3031, 3032, 3047, 3048, 3053, 3054, 3092, 3096, 3097, 3099, 3348. Reiner Sofsky, Schwarzbachstr. 23, 67716 Heltersberg, Tel. (06333) 64269

Piko: 01, 50, 42, 52 Kon., 66, 118, Nohab, BN 150, VT 137 DB, DRG, E44, 46, 69; Hamo: S3.6, BR 44 MHI; Reichsregierungszug, Auto- Trans. OVP, Lichtsignale, Lampen, Gehäuse BR 95, E44. Tel. (03473) 814610

Märklin H0: Tenderlok BR 81 Art. Nr. 3032 OK, 3 Mannesmann-Röhrenwagen aus Set, Art.-Nr. 2854 m. K., Gepäckwagen, kompl. für 170,- EUR zu verk., Tel. (07191) 64498

Märklin H0: Sonder-Edition Art.-Nr. 94105 für das Porsche-Museum, bestehend aus Lok Art.-Nr. 39352 u. 4 Schiebewandwagen

ANZEIGENABTEILUNG
MEB-Verlag GmbH
Biberacher Straße 94
88339 Bad Waldsee
Anzeigen
Tel. 07524/9705-40 Hermine Maucher
Tel. 07524/9705-41 Caroline Becker
Fax 07524/9705-45 Anzeigen
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

Art.-Nr. 4735 geg. Gebot zu verk., Tel. (07191) 64498

Fleischm.: Packungen/Loks/Wagen/Zubehör z. B. 4886 80 Jahre D-Staatsbahnw.Verb. 168,-; 4010 BR 89 DRG 97,-; 4140 BR 24 DB 87,-; 4820 T18 KPEV 133,-; 4933 Schienenreinigungslok BR 218 DB beige/blau 95,-; 1302G BR E69 DB grün 46,-;4382 BR 151 DB neurot 113,-; 4470T Triebw. 2-teil. NS gelb/blau 108,-; 5210 Klappdeckelw. DB 11,-; 5624K Doppelst. 34,-; usw.!!! Alles neuwertig !! Umfangr. "Fl-H0-Liste" (auch gebrauchte und ältere Fahrzeuge) nur gegen 2,20 Freiumschlag!!! Zentral-Station, An- + Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel/Fax (030) 873656 tägl. 14 - 18 Uhr. **G**

Märklin: MHI-Zug 26455 550,-, 3782 V221 300,-, 3740 E110 270,- BR 78 DB/Delta 160,-, 34371 250,-, Wagenset 3 x 4281, 3 x 4282, 1 x 4384, alles neuwertig. Tel. (09771) 97155

Roco, Liliput, Trix: z. B. Roco: 43216 Württemb. 2C1 grün 97,-; 43312 Preuß. S10 239,-; 43359 BR 01 DB 118,-; 43230 BR 57 DR 112,-; Liliput: 4092 BR 18 DR Handgealtert 199,-; 4203 BR 42 DB Wannent. 169,-; 5202 BR 52 DR Wannent. 199,-; 109100 T9 KPEV 99,-;Trix: 2242 BR 54 DB 92,-; 22507 preuß. T13 107,-; 22439 BR E05 DR grün 148,-; 22453 BR 120 DB neurot 97,-; usw.! Alles neuwert.!! "Ro-Lil-Liste" nur gegen Freiumschlag! Zentral-Station, An- + Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin. Tel/Fax: (030) 8736356, tägl. 14 - 18 Uhr. **G**

Roco H0e Feldb. Diesellok EUR 18,-, 4-achs. Perswg. br. EUR 11,-, Weichen re./li. EUR 15,-, Gleise Liliput-Wg. H0 BR 80 EUR 40,-. Christian Meyertöns, Casparistr. 31, 09126 Chemnitz

Dampfloks Ep. II + III v. Flm/Roco, TEE-Triebzug Roco 43011 DM 275,-, Roco-Lokmaus 10750 DM 75,-, Waggons, Liste anfordern Tel. (05109) 9485 e-mail: hw-neumann@t-online.de

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche: Märklin: 347 SBB/NS/RAmTEE/I. Roco 2L: 43485 unbespielt/OK. Angebote: e-mail: haar@tref.nl.

H0-Eisenbahnen von Sammler gesucht! Märklin, Trix, Fleischmann, Gützold, Hornby usw., auch H0e, H0m, Liliput, Bemo, Egger. Alles anbieten. Gerne große Sammlungen! Tel. (030) 8522830 ab 19 Uhr

50 1815-5 (Roco 43293), aus Set L3 50032 (Liliput) Bahnpostwagen. Ulrich Schulze, Südstr. 24, 09337 Hohenstein-Ernstthal

Suche: H0m-Diesellok BR 199301 von Kehi (Katalog-Nr. 2004). Frank Schilensky, Tel. (03562) 664200

ROCO-Wagen und -Lokomotiven (H0), umfangreiche Suchliste gratis von: Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich, Tel. (06103) 64443 e-mail: karl.derlich@freenet.de

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlußtermine 2001/2002 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
3/02	Mi. 20.02.02	Mi. 23.01.02
4/02	Mi. 20.03.02	Mi. 20.02.02
5/01	Mi. 17.04.02	Mi. 20.03.02
6/01	Mi. 15.05.02	Mi. 17.04.02
7/01	Mi. 19.06.02	Mi. 22.05.02
8/01	Mi. 17.07.02	Mi. 19.06.02
9/01	Mi. 21.08.02	Mi. 24.07.02
10/01	Mi. 18.09.02	Mi. 21.08.02
11/01	Mi. 16.10.02	Mi. 18.09.02
12/01	Mi. 13.11.02	Mi. 16.10.02
1/02	Mi. 11.12.02	Mi. 13.11.02

Anzeigen

Telefon 0 75 24 / 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24 / 97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24 / 97 05-45
E-Mailanzeigen@modelleisenbahner.de

Suche: Behelfspersonenwagen in H0 der Firma Sachsenmodell, Typ MCi-43 DR. Dietmar Simon, Leo-Tolstoi-Weg 17 A, 18435 Stralsund

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör, komplett od. einzeln, auch def. a. d. Vor- u Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnanlagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Suche Modelleisenbahnen H0, TT, N, Z, LGB u. Spur I. Einzelne u. auch größere Sammlungen. Reinhard Stöckel, Leipziger Str. 46, 37284 Waldkappel, Tel. (05656) 923966 und Fax

Ich kaufe gern Ihre gepflegte Modelleisenbahn v. Märklin, Roco, Flm., Liliput, usw. Bevorzuge gern große Sammlungen. Tel. (05608) 95023 Fax 95025

Suche größere Gleichstrom-Anlage oder Sammlung. Spur/Größe H0, N. Tel. (02403) 989616

Liebhaber sucht große Eisenbahn- anlage oder gepflegten Nachlass, der Firmen Märklin oder Trix Expres Tel. (02171) 737492 Bernd, Leverkusen

Gepflegte Modelleisenbahnsammlung gesucht. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

Suche folgende Modelle: Liliput-Wien BR 52 7059 in Tarnfarbe. Liliput-Bachmann BR 42 1967 in Tarnfarbe. Piko 01,5 in Grün. Roco Lokomotiven DRG / DR / DB. Fleischmann Wagen. Thomas Steiner, Tel.: (0160) 91816694, Fax (0341) 2345857, E-mail: mail@tom-steiner.de

Suche Modelleisenbahnen von Trix, Fleisch-mann, Märklin, Roco, gerne auch Sammlungen, zahle faire Prei Tel. (02841) 80352 und Fax

Trix Express gesucht, Loks, Wagen, Signale, Zubehör. Suche E.-Journal von 1975, 1976, 1977. Angebote an: Hermann Joerissen, Alte Landstr. 162, 41844 Wegberg, Tel. (02434) 24666

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Trix Express und Bing von 1900 - 1965 von Sammler gesucht. Gerne auch Zubehör. Tel. (02234) 17200 FAX (02234) 24210

Suche H0-Lok: SNCF 241;242A1 (2D2) + Trix-H0-Wagen: VT08 Zwischenwagen + CIWL-Wagen, blau zu fairem Preis. Tel. (0221) 7121822 ab 18 Uhr

Su. Fleischm.: H0-Loks u. -Triebwagen u. Blechwagen vor 1970 (1000er Nr.) sowie Trix-2L-Triebwg. u. Hamo-Loks; Martin Gutsche, Gluckstr. 74 A, 22081 Hamburg, Tel. (040) 290827

NSB EL 18, Roco 63503, in H0 gesucht. Dieter Sturm, Göhlitzsch 6, 06237 Leuna, Tel. (03461) 813065

SNCF BB 26000 "Sybic", Märklin Hamo 8334 oder Jouef 837000 H0 GS gesucht. Dieter Sturm, Göhlitzsch 6, 06237 Leuna, Tel. (03461) 813065

Suche für Piko-BR 23 Treibradsätze, sowie Piko-i-Kupplungen; biete einige Güterwagen mit NEM-Schacht; Horst Berger, Tel. (03931) 213974 abends

Kaufe Ihre Modellbahn und Modellautos. Gern auch größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Rest-Posten Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel/Fax: (030) 8736356 bis 18 Uhr.

Modelleisenbahn jeder Art v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

VERKAUF
Loks + Wagen TT

TT-Lok BR 23 + 119 + 35 je 49,-; BR 118 35,-; BR 212, blau, DB 45,-; BR E 42 35,-; BR 56 45,-; BR 86 40,-; BR 92 + 81 je 22,-; BR 107 + T 445 25,-; T 334 40,-; BR 250 45,-; VT 172 + Beiw. 35,-, BR 103 + V 36 je 23,-; BR 254 45,-M Doppelstock 14,-, 4-teil. 28,-; Güterw. 3,- bis 6,-; Persw. 5,-; Trafo F21 25,-; F 2 19,-; elektr. Schranken 10,-; Doppelkreuz neu 5,-; alles i. O. Tel. (0340) 2212094 und (0179) 4104274

Verkaufe: E-Loks und Oberleitungsmaterial, neu, in OK und O-Verp., BTTB + SGB, Liste mit frank. Rückum. DM 1,10, bei Gerald Czaika, Hänselstr. 33, 12437 Berlin, Tel. (030) 5326365

Verkaufe: Loks, Wagen, Zubehör TT, Liste geg. 2,20 DM/1,12 EUR. Bodo Reichmann, Peter-Jacobs-Str. 2, 54296 Trier. Tel.: (0171) 6911523, e-mail: bodoreichmann@web.de

Verkaufe Sammlung: TT-Waggons, erstklassig erhalten, grösstenteils ungefahren, originalverpackt, Güterwagen 2achsig DM 10, Güterwagen 4achsig DM 15, Personenwagen gleichfalls, G. Pätz Tel. (0170) 7742009

MODIST-Sondermodell: Tillig-Halbspeisewagen BRymb, Art. 13672, 31,90 Euro, limitierte Auflage (300 Stück). Sonderangebot: Tillig-Diesellok BR 215 blau/beige, Art. 02671, 85,- Euro. www.MODIST.de. Info auch gegen 1,12 Euro in Brfm.: MODIST, Wallburgstr. 4, 42857 Remscheid. **G**

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Rokal TT gesucht, auch Schriftmaterial. Manfred Albersmann, Hochstr. 28, 41334 Nettetal, Tel. (02153) 405555 ab 18 Uhr

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Schnäppchen: absolut neue Roco 23267, BR 288-002-9, Ep. 4,inklusive Garantie abzugeben. EUR 110,-. Weitere Piko-Wagen vorh. Mario Pollex, Tel. (03585) 862359 nachm.

Spur N: 300 Loks, 300 Werbewagen. Liste gegen DM 2,20 Porto bei: F. Gensheimer, PF 350102, 66055 Saarbrücken **G**

USA-Sammlungsauflösung: Kato-Loks, Atlas, Arnold - 500 J. Amerikazug, zahlr. Micro-Trains, Vitrinenmod., z.B. USA-Bicentennial-Train, BN-Merger! Gernot Pils, Tel. (08531) 2000

Reichsbahngüterzug Nr. 51103000, bestehend aus: BR56 und 5 Güterwagen 200,- DM. Tel. (02154) 6668

Piko N BR 55 69,-; BR 65 32,-; Kesselw., 2-achs 4,-; 4-achs 7,-; Container 7,-; offen + gedeckt 3,-; Brawa VT 172 85,-;E 42 + 242 80,-; Trix BR 03 110,-; VT 858, rot + beige 99,-; BR 54 75,-; Flm BR 38 92,-; BR 78 ost 90,-; 01 grau 95,-; 7307 50,-; Arnold 05 110,-; 93 90,-;BR 95 75,-; Trafo F 21 25,-; Häuser, Lokschup., Rainer Warthmann, Galgenbreite 26, 06862 Rosslau, Tel. (0340) 2212094 u. (0179) 4104274

Attraktive Spur-Z-Sammlung: Neuwert 2100 DM, überwiegend ungenutzt für 1150 DM, VHB abzugeben. Auflistung erhältlich. Helmut Luhm, Spandauer Weg 14, 24111 Kiel, Tel. (0431) 567581

Spur Z: Packungen/Loks/Wagen/Zubehör, z. B. 8104 Preuß. Personenz. 128,-; 8114 125 Jahre Intern. Rote 159,-; 8131 Allgäu-Zollern-Bahn 148,-; 8691 Regional-Wagen-Set West 49,-; 8807 Mikado Southern Railw. 108,-; 8885 BR 003 DB 87,-; 8875 BR 216 DB rot 72,-; BR 218 DB neurot 74,-; 8853 BR 120 beige/rot 77,-; 8855 BR 111 grau/orange 87,-; 8871 ICE 4-teilig 215,-; 8778 Pullm.-W. Orient-Expr. 31,-; 8665 Niederb./Pl. 8,-; 8620 Tiefladew. 18,-; 90701 G10 Kaiserliche Post 31,-; Kadee: 14005 F7 Lehigh Valley 90,-; 14906 Boxc. Santa Fr 13,-; usw.!!! Alles neuwertig! Umfangreiche "Z-Liste" (auch gebrauchte Fahrzeuge) nur gegen 2,20 Freimumschlag! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel/Fax: (030) 8736356, 14 - 18 Uhr. **G**

Auflösung Spur Z: Anlage 250 x 120 cm, 20 Loks, ca. 80 Wagen, Weichen, Schienen, Oberleitung usw. Anlage zerlegt u. verpackt. Tel. (040) 8703091

Roco-N-Startpk. 21031 EUR 50,-, Gleis mat. EUR 40,-, Arnold 5502-Lok EUR 27,-, BR 80 EUR 15,-, Pers. + Gütwg. Günstig, Fleischm. 7000 EUR 20,- Christian Meyertöns, Casparistr. 31, 09126 Chemnitz

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Kaufe in Spruweite N: Rollendes Material wie Dampfloks, Personen- und Güterwagen. Alles anbieten! e-mail: s.michaellanet-interkom.de Tel. (03 35) 4 00 06 88 (0162) 4214229

Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax

(09288) 9259040 oder E-Mail wkuli@t-online.de

Suche: Spur-N-Sammlung oder große Anlage mit viel Zubehör, jeder Größenordnung, Angebote bitte an: Heiko Trachsel, Schlade 29, 34320 Söhrewald, Tel. (05608) 5556 Mobil: (0172) 2355360

Suche für Fleischmannanlage Loks, Wagen und Signale mit Katalog-Nr. Angebote an Wilfried Löffler, Karlsbacher Str. 3, 34134 Kassel, Tel. (0561) 43919 oder SMS (01732) 767846, m. Preisang.

Spur N: E-Lok BR 155 von Trix, Nr. 12757 Ep. V, in gutem Zustand dringend gesucht. Tel. (0340) 8582368

Kaufe Ihre Modellbahn und Zubehör zu fairen Preisen! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An- + Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel/Fax: (030) 8736356 bis 18 Uhr. **G**

Suche: Minitrix 12721, NOHAB, DSB und Minitrix 13729. Tel. (0172) 8919334 ab 17 Uhr

Ibertren V80 (280), Arnold V65 Tegernseebahn. Telefon/Fax: (0451) 8132452

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

MEB-Verlag GmbH
»MODELLEISENBAHNER«
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr........
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

Suche Märklin-Eisenbahnen. Zahle fairen Preis. Tel. (07304) 41426 Fax (07304) 921216, Bäckerei Saile

Modelleisenbahn jeder Art v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd, Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Fax 581926

Suche alles von LGB, speziell RhB, Heidi-Lok, Arosa-Aussichts-Bier- u. Tankwg., Kunststoffradsätze, Klosters-Lok, Einheitswg. grün, Figuren, US-Flachwagen. Tel./Fax: (05561) 73707

Kaufe G-Wagen Sp. 0, rotbraun, Lima, Pola. Manfred Carl, Gehrenbergstr. 18, 88094 Oberteuringen

Suche: White-Pass&Yukon-LGB-Diesel-Lok, Erzcontainerwagen, Cabooses... R. Schöner, Pf. 1604, 378246 Salzgitter. Fax: (05341) 392463, z. fairen Preis oder Tausch gg. neue Bachm. Climax!

Verkauf
Loks + Wagen allgemein

Spur I, Bihlger BR 78, DRG VB 11.500,-; Benecken 101 + 103, je 3.600,-; Bockholt Rungenwagen je 2.000,-; J + M Schellzugwagen je 2.000,-; Tel. (0911) 6427240

Faller Spur 0, Hit-Et-Train unbespielt, Lok 36,-; Wagen 14,-; Weiche 15,-; Gleis 4,-; Trafo 13VA 29,-; Kranbrücke 29,-; Faller AMS, Fahrbahnen u. Zubehör abzugeben. Tel. (05665) 922402

Märklins Museums-Wagen 1988 - 2001, Vitrinen-Modelle, originale Verpackung, möglichst Gesammtverkauf, Märklin-Kataloge ab 1969. Günter Friedensdorf, Haselweg 6, 40723 Hilden

Ankauf
Loks + Wagen allgemein

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen internationalen Auktionsergebnissen bzw. Sammlerkatalo-gen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Samm-lung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Thomas Koch, Rosenstr. 11, 69257 Wiesenbach, Tel. (06223) 49413 oder Fax 970415

Märklin-Eisenbahn Spur 00/H0 u. I: Loks, Wagen, Zubehör komplett od. einzeln, auch def., aus d. Vor- Nachkriegszeit von Sammler gesucht. Bin auch an der Übernahme von kompletten Sammlungen oder Eisenbahnan-lagen interessiert. Tel. (0721) 682664 oder (0172) 7236673

Verkauf
Zubehör + Gebäude H0

Blechbahnsteig: Kibri, Faller; Holzbahnhof Neustadt, NR 102 x 2, Holzhaus Cafe, 50 Jahre, gegen Gebot. Stefan Lückemeier, Tel. (05443) 25 65

Schattenbahnhofsteuerung in halb- und vollautomatischer Ausführung, nur für

Märklin H0 analog u. digital. Einfacher Anschluss ohne Schaltgleise u. Reed-Kontakte. Je Abstellgleis ab 25 DM. Tel. (07946) 404 G

Restausverkauf: Neues Modellbahnmaterial erneut reduziert (fast alles 40 - 50 % unter NP): H0-2-Leiter-Gleichstromloks m. Faulhabermotor (Schnabel/SB-Modellb.), z. T. m. RP-25-Radsätzen, Kleinserienloks Fulg., Lem. u. Micro; Pers.- u. Güterwagen z. T. RP-25-Radsätze, ADE-Wagen, Riv. CIWL, Gebäude- u. Zubeh.-Bausätze u. Fertiggebäude, viel Zubehör f. Autos. Fertig gebaute Kibri-Baumaschinen, Brawa-Leuchten, div. ROCO-Line, Güterwagen u. LKW mit Saarländischen Brauereiaufschriften. Liste gegen mit DM 2,20 freigemachten Briefumschlag. Erich Weibe, Fichtenweg 3, 66265 Heusweiler, Tel. (06806) 989818 **G**

Verkaufe gegen Gebot: Bausteine für Heki-Gleisbildstellpult: 9009 160, 9010 40, 9011 20, 9012 13, 9015 5, 9017 1, 9028 2, 9024 1, 9052 4, 9035 18, 9111 1, 9045 15 mal. Tel/Fax: (030) 7856002

www.gueterschuppen.de G

Zubehör + Gebäude H0

Suche von Auhagen oder Mamos (DDR) Bausatz - zwei AWG-Wohnblöcke + neue Fabrik + 3 Klinkerbauten, auch als Fertigmodell. Tel. (08334) 6236

Zubehör + Gebäude TT

Restp. Orginal Zeuke/Herr: Schienen, Weichen, bel. Prellb., Bahnüberg. m. längs. Schranken, Brawa-Lampen, 2 St. Loksch., Liste anf. Manfred Pechmann, Johannesstr. 1, 25335 Elmshorn

Verk. tw. rep. bed. BTTB 2230, 2520, 2410, 3730, 3740, 4421 und Tillig 13791 für ges.: 175 DM bei Abholung. G. Ziegler, Tel. (034461) 22919

www.gueterschuppen.de G

Bücher + Zeitschriften

Sammlungsauflösung: EB-Literatur - Zeitschriften, -Fotos, -Poster usw. zu verkaufen. Listen gegen Rückumschlag. Patrick Wiktor, Bernhardystr. 5, 06110 Halle (Saale)

Wenn Schmalspur Ihr Thema ist, sollten Sie den Mittelpuffer kennen, das kleine, von Fans gemachte Blatt; nur Schmalspur! 2 Probe-hefte gegen 10-EURO-Schein oder mal ins Web schauen: www.Mittelpuffer.com Otto O. Kurbjuweit, Geeststrraße 17, 28237 Bremen

Eisenbahnbücher, -zeitschriften, Bahnreise-literatur, Kursbücher vom In- und Ausland, Eisenbahnkarten, Kursbücherprints, Fotos von Schweizer Bahnen usw. Verlangen Sie meine Liste: Egon Minikus, Postfach 22 26, CH-9001 St. Gallen.

Modelleisenbahner in Leder gebunden, Jahrgänge von 1962 - 1977. Preis verhandelbar. Hildegard Linke, Tel. (03433) 910131

Verk. Modelleisenbahner '61, '62 u. '70 - '71. Pro Jahrg. 5,50 EUR; Das große Praxishandbuch für Hobby-Eisenbahner, 115,00 EUR. Detlef Schellhase, Moosgrund 26, 39130 Magdeburg

Verkaufe Modelleisenbahner 1996, 1997, 1998, 1999 gebunden, je Jahrgang 20,- EUR; 2000, 2001 ungebunden, je 15,- EUR oder zus. 99,99 EUR. Tel. (0177) 8961440

MEB: 97-98-99, kpl. 50 EUR; Dampflok in Glasers Ann. 1920 - 30 (Tr.press 83) 15 EUR; D'lands Nebenbahnen (Kosmos 97) 10 EUR, alles gut erh., zzgl. Porto. Tel. (0351) 8493947

Verkaufe: Der Modelleisenbahner, Liste gegen 1,10 DM in Briefmarken von 0,50 - 2,- oder geb. 8,- DM. Rolf Fröbel, Hartstraße 21, 71394 Kernen i. R.

Div. Eisenbahn-Literatur zu verkaufen. Liste gegen Rückporto von 1,12 EUR anfordern bei: Jochen Laskowsky, Adalbertstr. 27, 24106 Kiel

Verk.: Trix-Express-Kataloge 1950 EUR 20, 1955, 1956 je EUR 15; 1962, 1963 je EUR 10. Auch Tausch gegen Rokal- u. Faller-Kataloge (bis 1963) möglich. **Chiffre M-2/35372**

Kenning-Bü., Amrumer-Inselb. EUR 9,-, Grünstädtel-Oberrittersgr. EUR 16,-, Steinhuder Meer-B. EUR 14,-, S + Wall Borkumer-Dünenexpress EUR 12,-, Eisb.-Journale: sä. IVK 1. EUR 5,-, Jungfr.-Region EUR 6,-, 1 x 1 Anlagenbau EUR 8,-, BW's im Modell IV EUR 7,-, Brückner Bay.Anlg. EUR 7,-, EJ-Super II EUR 9,-, IX EUR 8,-, Spur 0. Christian Meyertöns, Caspariststr. 31, 09126 Chemnitz

LGB-Reprint Aussenanlagen EUR 18,-; Früh. sächs. Schmalspb. nördl. d. Elbe EUR 15,-; Modelleisb. im Freien EUR 12,-; Angermünde-Stralsd. Transp. EUR 7,50 Kenning-Bü. Inselb. Juist EUR 13,50. Mit Sack + Pack n. Pfaffensch. Öster. EUR 11,-; Hümmlinger Kreisb. EUR13,-; Kleinb.netz z. d. Osthannov. EUR 22,- Jerichow I EUR 9,-. Christian Meyertöns, Casparistr. 31, 09126 Chemnitz

Verkaufe: "Elektrisch durchs Rübeland", die 50-Hz-Elektrolokomotiven der DR und Versuchsträger. Preis: 21,- Euro incl. Porto. Bitte Vorausscheck oder in bar. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk

Verkaufe "Preußen-Report" Band 1.1 und 1.2, je 7,00 DM, EJ-Spezial 4, 92 "Die Zoje" und EJ-Sonderausg. I/93 "Mit der Bahn durch Thüringen", je 5,00 DM. Achtung! Suche MEB 2/55, 2/61 und 4/66. Gebe im Tausch MEB-Einzelhefte 1953 und 1954 ab. Teichmann Tel. (030) 9711665

www.gueterschuppen.de G

Fotos + Dias

Postkarten von Schweizer Bahnen, Trams, Bussen und PTT. Einzelkarten und Serien. Neue Liste anfordern Giangiorgio e Carl Helbling, Via G. Motta 15, CH6500 Bellinzona

Schweiz-Sw-Negative 1970 bis 1985 SBB, alle Privatbahnen, Strab und Obusse, Fahrzeug- und Streckenaufnahmen; ca. 5000 Stück in beschrifteten Tüten; Sechserstreifen gegen Gebot abzugeben. Dieter Höltge, Amselfeld 6 c, 38179 Groß Schwülper

Original Videos: V. ÖBB, DB, DR, SNCF, CFF, SNCB, CFL, RENFE, CP, CSD, SZ, OZE, FS, NS. Auswahl V:M. Francois Callat, 2 square du

Modell Eisen Bahner

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2001

Hinter der Überschrift finden Sie die Heftnummer und die Seitenzahl (Beispiel: 9 / 26 = Heft 9, Seite 26).

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2001

printemps, F78150 LE CHESNAY Frankreich

US-Bahnen - Original-Dia - Auswahl mit Lok- u. Zugaufnahmen bietet: K. Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich - Gratis-Info auf Anfrage; Karl Derlich, Rathausstr. 2, 63303 Dreieich e-mail: karl.derlich@free-net.de

Topaktuelle Fotos von Werbeloks u. anderen Baureihen. Foto-Liste gg. 3,- in Briefmarken, bei Oliver Bürkle, Enzstr. 4, 74321 Bietigheim-Bissingen E-Mail: BuerkleOliver71@aol.com

Biete Kleinbild-Farbdia der aktuellen Bahn und ältere in Ansichtssendungen. Biete ebenfalls Eisenbahn-Videos (eigene Aufnahmen), DB, Privatbahnen, Schweiz. Liste gegen 1,53 Euro in Briefmarken. Biete diverse ältere Eisenbahnliteratur (Broschüren, Bücher). Liste gegen Freiumschlag (0,56 Euro). Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau-Ziebigk

ANKAUF

Fotos + Dias

Suche Fotos + Filmaufnahmen von Taigatrommeln in Nordkorea. Auch Farbkopien aus Literatur. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf

URLAUB

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück DM 35,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 G

Schmalspururlaub a. d. Brockenbahn! Schierke / Harz, Villa Regina, komf. DZ u. Fewos, DM 30 - 45 p.P. auch Abholung m. PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 G

Private Kleinanzeigen, die nach Anzeigenschluß eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

Norden-Norddeich, F-Haus, 57 qm, 3 Zi., Bad, Terr., Euro 30 - 40 / Tag, Museumsbahn: Norden-Dornum, guter Ausgangspunkt für Inselbahn: Borkum, Langeoog, Wangerooge. Tel. (04931) 13399 G

Achtung Eisenbahnfreunde! Biete FW für 2 - 4 Personen in Göhren / Rügen, Endstation "Rasender Roland". Tel. (03338) 459922 oder (03301) 203835 G

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de/de/Harz/Hotel/Fuellgrabe G

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl-Oberwiesenthal; komf. FEWO direkt an der Schmalspurbahn/Waldrand; 2 - 3 Pers. 35,- Euro; 3 Gehmin. bis Bhf Tel. (037342) 16980 G

DIES + DAS

Streckenläutewerke, abzugeben: 1 Mantelläutew. mit 1 Glocke, 2 Spindelläutew. mit 2 Glocken. Vorzugsweise im Tausch gegen andere Lw. oder gegen Triebwerke der Firmen G. Wernicke Berlin und W. Gurlt Berlin. Siegfried Liechti, Wildenstichstr. 2, CH5300 Turgi / Schweiz, Tel. (056) 2231681

Suche Eisenbahnfreunde aus Estland für Fotos, Videos u.s.w. Ralf Beloch, Weiler Str. 25, 73614 Schorndorf Saksamaa. Tänu.

Ein Sonntag ohne Gottesdienst ist wie Modellbahn ohne Strom. Info: www.cmt-ev.de christliches-modellbahn-team eV (cmt eV) Sathelstr. 9; 34508 Haiger

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e. V., Postfach 131106, 70069 Stuttgart. www.pinkrail.de

Suche Lokschild der BR 99 ex DR (Guss oder Nietschild), im verschmutzten und unrepariertem Originalzustand ("ab Lok"). Angebote mit Preisvorstellung an: Olaf Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart, Tel. (0711) 6599106 (abends)

Eisenbahnmützen der DRG, DRB u. DB bis 1957; DRG- + DB-Uniformjacke, sowie internationale Eisenbahnmützen (Europa + Fernost). Nur originale Einzelstücke - keine Liste. Olaf Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, 70197 Stuttgart, Tel. (0711) 6599106 (abends)

Original DR-Lokschilder gegen Höchstgebot abzugeben, 01-2114-5 und 99-5901-6 (grün). Tel. (0171) 6419573

Traditionsbahn überregional in Sachsen-Anhalt und Niedersachsen tätig, sucht weiteres erfahrenes Personal (ehrenamtlich) für Lok (D+V) u. Wagen; Unterhaltung u. Betrieb. Info: (039245) 2042 (werktags 8 - 13 Uhr)

Suche für Feldbahnlok Ns 1b neuwertige Kettenräder, Bremsklötze und Beschilderung zu kaufen oder im Tausch. Fertige auch Teile nach. Tel. (033439) 75680

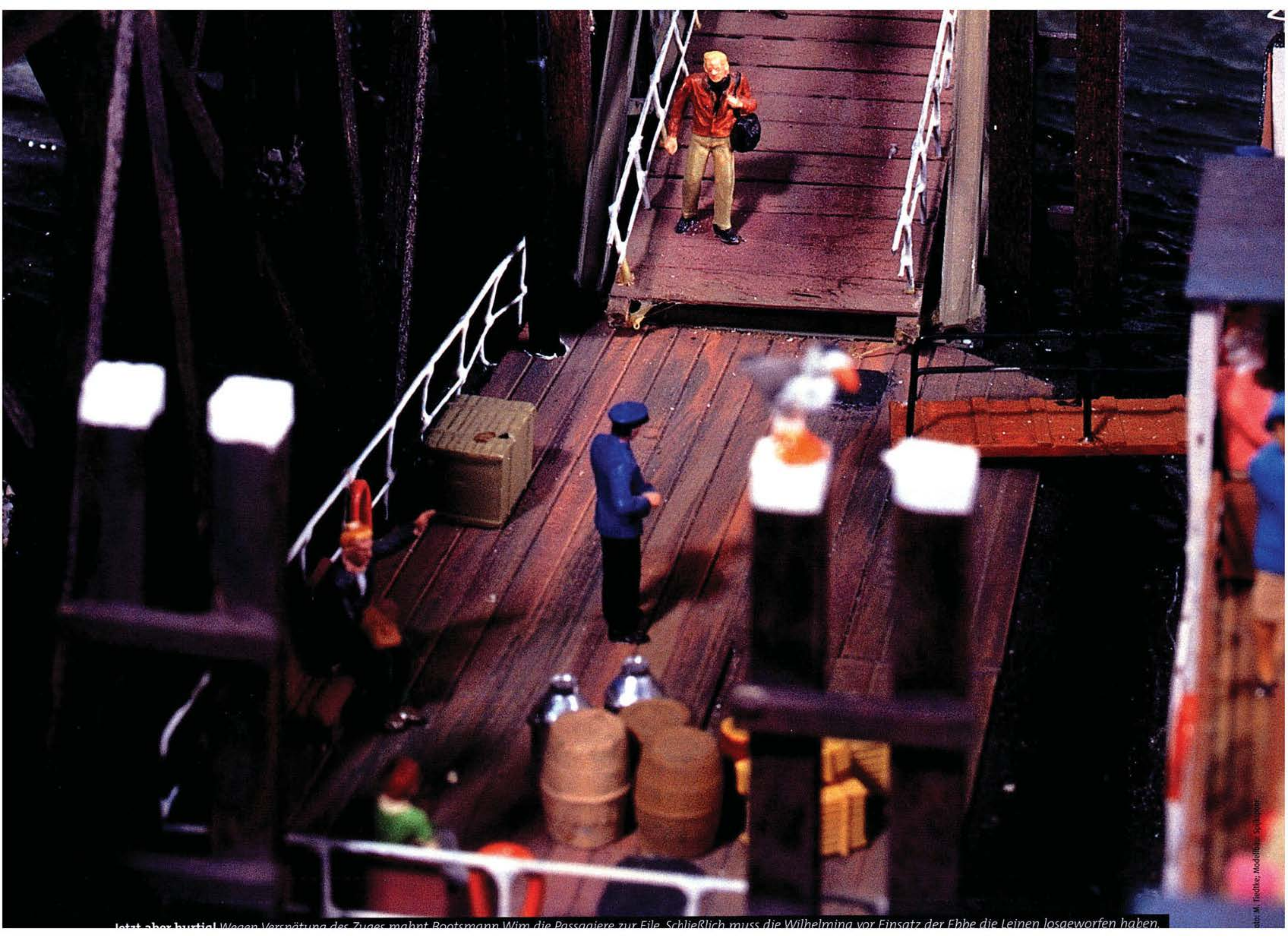
http://SpurF.modellbahnportal.com

Betriebsanlt. + Ersatzteillisten f. Feldbahn-, Gruben-, Schmal- u. Normalspurloks. Dampf-, Diesel-, Akku- + Dieselmotoren. Ausf. Liste gegen Freiumschlag. Becker, Postfach 800 165, 51001 Köln.

Sa. 09. und So. 10.02.2002 + Sa. 16. und So. 17.02.2002, Modellbahnschau des MEC Lichtenstein im Bahnhof, 09350 Lichtenstein, Udo Nötzold, Tel. (03723) 415416 Öffnungszeit von 10 Uhr bis 18 Uhr

Verkaufe Lokschilder: 38er, 50er, 52er, 65er, 86er, 35er, V15, V60, 106, 101, 110, 112, 120, 130, 131, 242, 243, 143 und 155. Reichsbahnteile, Laternen, Lampen, Waggon-schilder, Berliner S-Bahn-Holzbänke, Email-le-Schilder, 10 x 15, Farbfotos + Dias von DR-Loks + DB- + DB-AG-Loks. Liste anfordern! Nur gegen Rückporto! R. Guther, An den Eichen 7 b, 14513 Teltow.





Jetzt aber hurtig! *Wegen Verspätung des Zuges mahnt Bootsmann Wim die Passagiere zur Eile. Schließlich muss die Wilhelmina vor Einsatz der Ebbe die Leinen losgeworfen haben.*

Foto: M. Tiedtke; Modellbau Spielspoor

Modellbahnausstellung 9. + 10.02.02 Jagsttalbahnfreunde e.V. - Feuerwehrgerätehaus Dörzbach, anl. des Frühjahrspferdemarktes. Gezeigt wird die TT-Modulanlage der TT-Bahner Baden-Württemberg. Doerzbach liegt an der B 19 zw. Bad Mergentheim u. Künzelsau. Info unter: Tel. (07993) 1473 od. www.jagsttalbahn.de

Zuglaufschilder: IC/EC/D/IR; Sonderzüge 1980-2001. Liste gegen Freiumschlag: Olaf Hamelau, Dornestr. 48a, 23554 Lübeck

Gleispläne (Kopie nach Original), über die Hälfte aller deutschen Bahnhöfe. Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4 EUR in Brfm. Gernot Lüdemann, Dorfstr. 4, 21385 Wetzen **G**

BÖRSEN + AUKTIONEN

Am 14. April 2002 findet die 3. Badisch/Pfälzische Spielzeugbörse in Ludwigshafen, Pfalzbau von 11 - 17 Uhr statt. Angeboten werden Blechspielzeug, Figuren, Autos, Eisenbahnen, Puppen, Steiff-Tiere und vieles mehr. Anmeldung und Informationen: Person Werbung. Tel. (06322) 9599-0 **G**

18. Modelleisenbahn- u. -Autobörse am 27.01.02 in 66386 St. Ingbert-Rohrbach, von 10 - 16 Uhr in der TG-Halle. Info: Tel. (06894) 383569 ab 17 Uhr, Veranst.: MEL St. Ingbert e.V. **G**

20.01.02 Modellbahnbörse in 04442 Zwenkau, MZH Pestalozzistraße. 28.01.02 Börse in 04435 Schkeuditz, Gasthof Wehlitz, Merseburger Str.. Öffn.zeit: 9 - 13 Uhr. Infos: Tel/Fax: (0341) 4798428, mobil (0172) 3412573 **G**

Große Modellbahnbörse in der Thüringenhalle Erfurt am 23.03.2002 von 9 bis 15 Uhr. Info: TEV e. V. - Postfach 100105 - 99001 Erfurt. Tel. (0361) 7924779 o. (0177) 3385415 **G**

Modellbahnbörse in Gera, am 9.3.02 im Betriebshof der GVB, Zoitzberg Str. 3, von 10 - 15 Uhr. Infos unter: Tel. (0365) 7119199 **G**

Modellbahnbörse am 20. Januar 2002, 17. Februar 2002, 10. März 2002, im Gasthaus "Zum Lindenhof", Neuendorfer Straße 70, 14480 Potsdam - Drewitz. Jeweils in der Zeit von 9 bis 13 Uhr. Info und Tischbestellungen: Heinz Wolff, Kienbergstraße 37, 12685 Berlin, Tel.: (030) 54801844, Fax: (030) 54801845 **G**

www.modellbahnboerse-berlin.de: 10249 - Berlin SEZ, Landsberger Allee 77, Sonntag, 24.02.2002 von 10 14 Uhr. 12679 - Berlin Freizeitforum Marzahn, Marzahner Promenade 55, am 03.02.2002 von 10 - 14 Uhr. Info: Herzog / (030) 56400536) / Postfach 520555 / 12595 Berlin **G**

Modellbahn-, Auto-, Blechspielzeugmarkt, jeweils sonntags 10.00-15.00 Uhr am 20.01.2002 in Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, 27.01.2002 in Hallstadt, Betelseehalle, 17.02.2002 in Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, 24.02.2002 in Gefrees/Fichtelgebirge, Stadthalle, 03.03. 2002 in Hallstadt, Bettelseehalle, Info-Tel. (07331) 938640 www.modellbauplanet.de **G**

77799 Offenburg-Ortenberg: Oberrheinische Modelleisenbahn- und Auto-Börse, Sa. 16. Febr. 02, 10 - 16 Uhr, Schloßberg-Halle. Info: Henneböhl, Tel. (0049(0)781)-43276, Fax: -43263 **G**

16.2. 74821 MOSBACH, Alte Mälzerei, 10 - 16 h, 2.3. 74078 HEILBRONN - Frankenbach, Gemeindehalle, 10 - 16 h, Modelleisenbahnmärkte, Info: Ehlert, PF 21, 74867 Neunkirchen, Tel./Fax: (06262) 918102 **G**

Prignitzer Modellbahntauschmarkt, Sonntag, 24.02. und 07.04.2002, von 9 - 13 Uhr, in 19348 Perleberg, Wittenberger Str. 67, Hotel Stadt Magdeburg, Info und Tischbestellung bei Schmidt, Tel. (03877) 405755 **G**

Ausstellung mit Tauschbörse am 17.02. und 07.04.2002 von 9.30 bis 15.00 Uhr. Im AWO-Treff, Max-Planck-Str. 3 - 5 in 08066 Zwickau - Ebersbach. Info: MAC Zwickau e. V. Tel. & Fax: (0375) 4610061. **G**

"Langener Modellbahnmarkt" Tausch, An- + Verkauf von Modell-Eisenbahnen, Autos und Zubehör aller Spurweiten am 7. April 2002 von 10 - 15 Uhr in der Stadthalle, 63225 Langen. Info: (069) 766184 oder (0611) 21559, Fax: (0611) 20699 **G**

www.modellbahnboerse-leipzig.de **G**

Leipziger Modellbahnbörse: Samstag, 19. Januar 2002, 10 - 14 Uhr, Volkshaus, Karl-Liebknecht-Str. 30, Veranstalter: Hans Schimpf, Sandmännchenweg 42, 04277 Leipzig, Tel. (0341) 8620225. Nächste Termine: 09.03.2002, 13.04.2002 **G**

23. Febr. 02 - Dresden Kulturpalast a. Altmarkt, Modelleisenbahnmarkt von 10 - 15 Uhr. Steglich G., T (08805) 8138 oder (0171) 7940676 **G**

24. Febr. 02 - Syrau b. Pl. (B282) Höhlenheim, Modellbahnmarkt von 10 - 15 Uhr. Steglich G., Tel. (0 8138 oder (0171) 7940676 **G**

2. März 02 - Auerbach V.-Museum, Schloßstr. 11, Modelleisenbahnmarkt von 10 - 16 Uhr. Steglich G., Te (08805) 8138 oder (0171) 7940676 **G**

BITTE KEINE BRIEFMARKEN!

Bitte keine Briefmarken für die Bezahlung Ihrer privaten Kleinanzeige einschicken – nur per Bankabbuchung, Scheck oder Bargeld bezahlen.

Ihre Anzeigenabteilung
Telefon (0 75 24) 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon (0 75 24) 97 05-41 Caroline Becker
Fax (0 75 24) 97 05-45

Sommer's Modellspielzeug Märkte ®
R. Sommer · 33790 Halle · Stockkämperweg 23
20. Jan. 39114 Magdeburg, ehem. Messehallen, Heinrich-Heine-Platz 11-17 Uhr
26. Jan. 32108 Bad Salzuflen, Messezentrum, Benzstr. 23 10-18 Uhr
27. Jan. 32108 Bad Salzuflen, Modellwelt & Hobby, Hallen 20/21 10-18 Uhr
An- und Verkauf – Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug etc.
Reservierungen unter Tel.: 05201 / 84 97 18 oder Fax: 05201 / 84 97 20

Modelleisenbahn-Auto-Tauschbörse 2002
Bebra – So. 10.02.2002, Hotel „Hessischer Hof", Kasslerstr.
Eisenach – Sa. 23.03.2002, Bürgerhaus, Ernst-Thälmann-Str.
Fulda/Petersberg – So. 24.03.2002, Propsteihaus, Propsteistr.
jeweils von 10.00-16.00 Uhr
Infos:
Tel./Fax: 05656/92 36 66
Ankauf • Verkauf • Tausch

3. Badisch/Pfälzische Spielzeugbörse
So. 14. April
Nächster Termin: 03.10.02 11-17 Uhr
Blechspielzeug, Figuren, Autos Eisenbahnen, Puppen, Steiff-Tiere
Ludwigshafen, Pfalzbau
person Werbung - 06322/95 99 0

Modelleisenbahn- und Auto M rkte
20. Januar 2002
34036 Kassel, Uni-Mensa
M rlitzstr. 1 (N he Holl ndischer Platz)
17. Februar 2002
37073 G ttingen, Stadthalle
Albaniplatz 2
Informatioinen:
H. Limbach
Tel. 0 55 45 - 16 74
Fax 0 55 45 - 99 97 50

Faszination Modellbau
8. Faszination Modellbau in der Messe Sinsheim vo 21. - 24. März 2002
Der besondere Service für alle **MODELLEISENBAHNER**-Leser: Gegen Vorlage dieses Coupons an den Tageskassen erhalten Sie eine ermäßigte Eintrittskarte (Erwachsene € 8,- statt € 9,50)
Vorname, Name
Straße, Haus-Nr.
PLZ, Ort
Dieser Coupon kann beliebig oft kopiert werden

Breidenbach Veranstaltungen
POSTFACH 11 05 · 48600 OCHTRUP
Telefon 0 25 53/9 87 73 · Fax 0 25 53/9 87 75
www.breidenbach-veranstaltungen.de
20.01. 22846 Norderstedt, Festssal am Falkenberg, Langenhammer Weg 90 11-17 Uhr
20.01. 44642 Castrop-Rauxel, Europahalle, Europaplatz 11-17 Uhr
27.01. 48493 Wettringen, Bürgerhalle 11-17 Uhr
26./27.01. 58170 Lendringsen, Schützenhalle (mit Schauanlagen) 11-17 Uhr
02./03.02. 45721 Haltern, Mehrzweckhalle (mit Schauanlagen), Am Lippspieker 11-17 Uhr
03.02. 49074 Osnabrück, Halle Gartlage, Schlachthofstr. 11-17 Uhr
10.02. 23554 Lübeck, Musik u. Kongresshalle, Willy-Brandt-Allee 10 11-17 Uhr
17.02. 25335 Elmshorn, EMTV-Halle, Koppeldamm 1 11-17 Uhr
16./17.02. 47051 Duisburg, Mercator-Halle, (mit Schauanlagen), König-Heinrich-Platz 11-17 Uhr
23./24.02. 26123 Oldenburg, Weser-Ems-Halle (mit Schauanlagen), Europaplatz 11-17 Uhr
24.02. 44867 Wattenscheid, Halle der Gänsereiter, Wattenscheider Hellweg/Berliner Str. 11-17 Uhr
Ab sofort: Spielzeug online Auktionen unter www.breidenbach-auktionen.de

ADLER SPIELZEUGMÄRKTE
20 Jahre bekannt, beliebt, gut
20.01. - DÜREN, 11-16 Uhr, Haus der Stadt, Stolze Str. 1
20.01. - NEUSS, 11-16 Uhr, Stadthalle, Selikumer Str.
27.01. - GUMMERSBACH, 11-16 Uhr, Stadthalle, Roberstr. 2
27.01. - LEVERKUSEN, 11-16 Uhr, Forum, Am Büchelter Hof.
03.02. - MÖNCHENGLADBACH, 11-16 Uhr, Kaiser-Friedr.-Halle, Hohenzollernstr.
03.02. - WESEL, 11-16 Uhr, Niederrheinhalle, An de Tent.
17.02. - BONN BAD-GODESBERG, 11-16 Uhr, Stadthalle, Koblenzer Str. 80.
17.02. - SOLINGEN, 11-16 Uhr, Theater- u. Konzerthaus, K.-Adenauer-Str.
24.02.- KÖLN, 11-16 Uhr, Gürzenich, Martinstr.
Internet: www.adler-maerkte.de
Tel.: 02103-51133 Fax: 02103-52929
M. & RP. CREMER Veranstaltungs GmbH
Bismarckstr. 16 40721 Hilden

Jomo's MODELLEISENBAHN & SPIELZEUGMÄRKTE
Wuppertal – Sonntag, 03. Februar, Uni-Halle, Wuppertal 11 - 17 Uhr
Dortmund – Sonntag, 03. Februar, Revierpark Wischlingen 11 - 16 Uhr
Oberhausen – Sonntag, 17. Februar, Revierpark Vonderort 11 - 16 Uhr
Dortmund-Schüren – Sonntag, 24. Februar, Event-Hallen 11 - 16 Uhr
Mülheim – Sonntag, 03. März, Stadthalle 11 - 16 Uhr
Schwerte – Sonntag, 10. März, Freischütz 11 - 16 Uhr
Info: JOMO'S 0231/4960981

Spielzeugmärkte/Auktionen
Auktionshaus Graeber
Langerfelder Str. 129 • 42389 Wuppertal
Telefon 0202/2741301 • Telefax: 0202/2741303
http://www.auktion-graeber.de E-Mail: auktion-graeber@t-online.de
- 181. Auktion: 02.02.2002
- Spielzeugmarkt Kaunitz, Ostwestfalenhalle: 20.01.2002
- Jeden Auktionssamstag *Kofferraummarkt* von 7.30 - 16.00 Uhr

Jahres-Inhaltsverzeichnis 2001

Szene

Neu und unheimlich gut

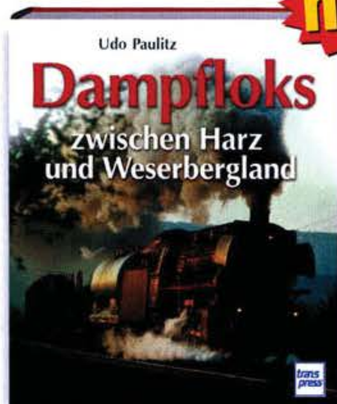


Groß, heiß, stark

In den 70er- und 80er-Jahren roch es auf den Berliner Bahnhöfen nach Kohle, Ruß und heißem Öl. Damals beherrschten noch Dampfloks die Gleise der Stadt. Diese Epoche hält dieser Band in einmaligen Schwarz-Weiß-Bildern fest. Steigen Sie ein und schnuppern Sie noch einmal echte Berliner Eisenbahn-Luft.

192 Seiten, 200 Bilder, **Bestell-Nr. 71175**

€ 32,–



Zum Staunen

Pausenlose "Aaahh"s und "Ooohh"s sind Ihnen bei diesem atemberaubenden Bildband sicher: Schwere Dampflokomotiven der Baureihe 44 auf der heute fast vergessenen Ost-West-Rollbahn Altenbeken-Ottbergen-Ellrich machten diese Strecke zu einem Wallfahrtsort für Eisenbahnfreunde. In einmaligen Farbfotos erweckt dieser Bildband noch einmal die Zeit der dampfenden Schienengiganten zu neuem Leben.

176 Seiten, 180 Bilder, **Bestell-Nr. 71189**

€ 29,80



Zum Informieren

Langersehnt und herbeigewünscht – jetzt endlich lieferbar: Der dritte Band aus der Kult-Reihe "Schienenverkehr in der DDR". In den Original-Beiträgen aus dem "Eisenbahn-Jahrbuch" zwischen 1976 und 1980 erinnert dieser dritte Band an die Zeit Ende der 70er-Jahre. Sprache und Bilder lassen die damalige Zeit nochmals eindringlich lebendig werden. Den Schwerpunkt bilden die Wagen und die Strecken der Deutschen Reichsbahn.

208 Seiten, 200 SW-Abb., **Bestell-Nr. 71186**

€ 16,–

Band 2 **Bestell-Nr. 71174**, Band 1 **Bestell-Nr. 71156**

Jetzt bestellen – rufen Sie gleich an! ☎ (0711) 2108065, FAX (0711) 2108070

Stück	Best.-Nr.	Titel	Preis
☐	71186	Schienenverkehr Band 3	16,–
☐	71175	Kohle, Ruß und heißes Öl	32,–
☐	71189	Dampfloks zwischen Harz und Weserbergland	29,80
☒	Ja, ich erhalte gratis das aktuelle Gesamtverz. »Eisenbahn-Bücher«		

Motorbuch Versand, Abt. 306
Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart
Internet: www.Motorbuch.de
E-Mail: Versand@Motorbuch.de

Meine Adresse:

Vorname, Name

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Motorbuch Versand

Versandkostenanteil: Inland € 3,90 (ab Bestellwert € 70,– frei). EG-Länder € 6,50 (nur Nachnahme). Preisänderungen vorbehalten.

• kein Club • kein Risiko • garantiertes Umtauschrecht

Mit der Ae 3/6 I der Schweizerischen Bundesbahnen SBB entstand die erste Einheitsmaschine der Schweiz. 1920 bestellten die SBB für Flachlandstrecken insgesamt 114 Exemplare der Schnellzuglok mit der Achsfolge 2'C1' bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM in Winterthur. In verschiedenen Baulosen lieferte SLM zwischen 1921 und 1929 die Loks mit den Betriebsnummern 10601 bis 10714. Als die letzte Ae 3/6 I von SLM zu den SBB rollte, waren bereits über 20 der konstruktiv ähnlichen und etwas größeren Ae 4/7 in Betrieb. Wie bei ihrer großen Schwester trieb der unverkennbare Buchli-Einzelachsantrieb die drei fest im Rahmen gelagerten Achsen an. Damit die Ae 3/6 I bei 93 Tonnen Gesamtmasse die zulässige Achslast nicht überschritt, stützte sich der Rahmen auf einer Seite auf ein zweiachsiges Drehgestell und auf der anderen auf eine Bisselachse. Den elektrischen Teil lieferten wahlweise Brown Boveri & Cie. (BBC) aus Baden, die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) und die SA Atéliers Sécheron (SAAS) aus Genf. Die unterschiedliche elektrische Ausrüstung sorgte äußerlich am Wagenkasten und Dachaufbau für kleine Abweichungen. Wie bei vorangegangenen E-Lok-Serien lackierte SLM den Wagenkasten in Braun und das Fahrgestell in Schwarz. Nach größeren Revisionsarbeiten änderten die SBB den Anstrich der gesamten Baureihe in Grün und Grau.

Während der ersten zwei Jahrzehnte ihrer Einsatzzeit war die Ae 3/6 I in ihrem Aufgabengebiet praktisch unersetzbar. Erst 1946 machte ihr die Re 4/4 I Konkurrenz.

Foto: Andreas Stirl

Fotos (3): Kurt Doebeli



Das Lima-Modell der Ae 3/6 ist längst aus den Regalen verschwunden, aber auf Börsen immer wieder zu finden.

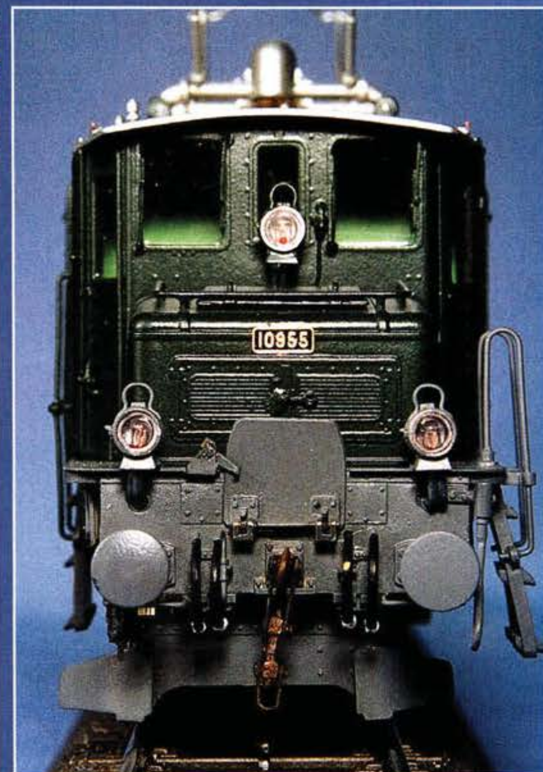
Ein Face-Lifting und der Einbau eines Präzisionsfahrwerks in eine H0-Ae 3/6 I von Lima macht aus einem einfachen Modell ein zeitgemäßes Fahrzeug. Kurt Doebeli zeigt, wie es geht.

Altbau im

Neue Laternen und eine voll aufgerüstete Pufferbohle vermitteln nach dem abgeschlossenen Umbau einen edlen Eindruck.



An der Stirn der Lok sind die Veränderungen erheblich und verlangen massivere Eingriffe und den Zukauf so manches Zurüstteils.

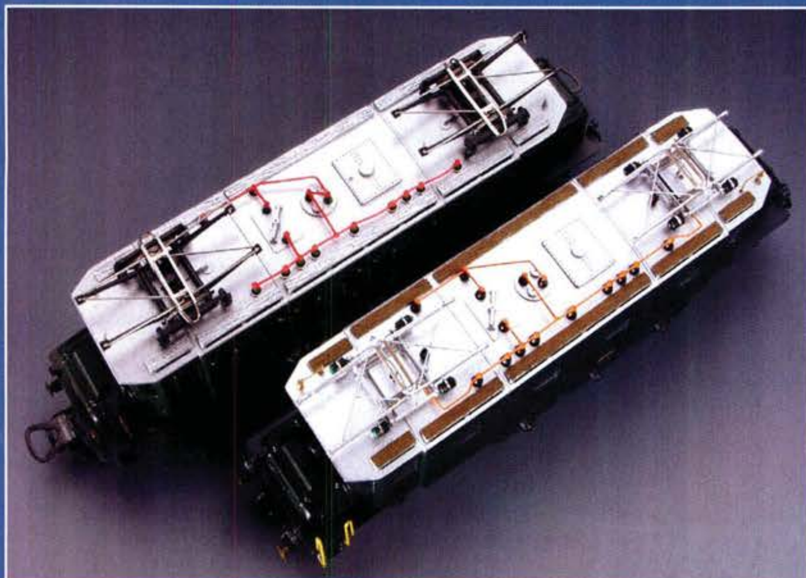


Dass sich der Aufwand lohnt, zeigt die fertig bearbeitete und lackierte Front der Ae 3/6. Die Lok wirkt sehr viel filigraner.

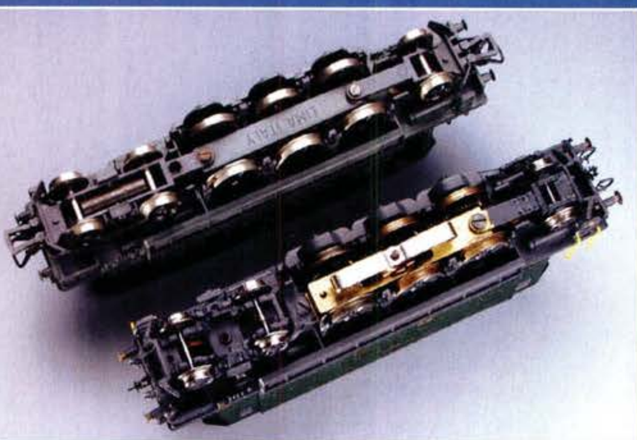
Obwohl sie ausschließlich als Flachlandmaschine konzipiert war, sah man die Ae 3/6 I ab und zu auch am Gotthard. Die eigentliche Blütezeit hatten diese Lokomotiven in den 50er- und 60er-Jahren mit jährlichen Laufleistungen bis zu 120 000 Kilometern.

Anfänglich war nicht die ganze Serie für eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zugelassen. Loks, denen zunächst nur 100 km/h erlaubt war, durften nach einer Modifikation an der Fahrwerksfederung ebenfalls schneller laufen. Nachdem man Ende der 50er-Jahre eine Schleuderbremse nachgerüstet hatte, verlor die Ae 3/6 I ab 1960 ihre zierlichen Stangenpuffer. Gleichzeitig mit den Hülsenpuffern baute man an den Treibrädern auch einen automatischen Einsteller für das Bremsgestänge, Stopex genannt, →

Umbau



Die Rundum-Kosmetik verhalf auch dem Dach zu einem wesentlich authentischeren und edleren Aussehen.



Scheinbar ganz nebenbei fand bei diesem Umbau auch noch ein Systemwechsel auf das Märklingleis statt.

Der alte Lima-Antrieb (li.) kann heutigen Ansprüchen an das Fahrverhalten nicht genügen und muss ersetzt werden.



Fotos (3): Andreas Stirl

ein. Obwohl 1970 die erste Maschine ausgemustert wurde, dachte das damalige Management der SBB noch über eine erneute Modifikation der Loks nach. Doch die Tage der bejahrten Fahrzeuge waren gezählt. Man degradierte sie in untergeordnete Dienste vor morgendlichen Postzügen mit lediglich zwei bis drei Wagen im Schlepp. Dank ihrer Zuverlässigkeit und der liebevollen Pflege in Werkstätten und Depots endete ihr Plandienst dennoch erst im Mai 1994.

Lima war früher bekannt für günstige Modellbahnen, die man häufig auch in Warenhäusern fand. Im Vordergrund stand damals das kostengünstige Produkt, bei dem es weniger auf Vorbildtreue als auf preiswerten Spielspaß ankam. Mit der Ae 3/6 I setzte Lima dann aber für damalige Verhältnisse in punkto Detaillierung einen Meilenstein. Nach wie vor musste sich der Modellbahner aber mit dem alten, etwas rauhen Motor zufrieden geben. Zwar gibt es zwischenzeitlich von Fleischmann ein gut gemachtes Modell der Ae 3/6 I, aber bei vielen Modellbahnern dürfte auch noch die Lima-Ae 3/6 I in den Depots stehen, und mit etwas Geduld sowie einem exzellenten Dreileiter-Fahrwerk von Modelltechnik Renfer wird sie zur echten Alternative. Wer noch gar keine Ae 3/6 I hat, wird mit etwas Glück am Börsentisch oder in den Fachzeitschriften fündig. Die Preise für die Lima-Lok bewegen sich zwischen 10 und 20 Euro. Etwas teurer schlägt das Metallfahrwerk samt Faulhaber-Motor von Renfer zu Buche, das sowohl für den Gleichstrom- wie auch für Wechselstrombahner erhältlich ist. Die hervorragende Qualität und die einfache Montage rechtfertigen den Preis von etwa 140 Euro. Der Umbau dürfte auch weniger erfahrenen Bastlern gelingen, zumal sich das praktisch ganz aus Kunststoff gefertigte Lima-Modell mit gewöhnlichem Werkzeug bearbeiten lässt. Allerdings sollte man dem etwas spröden, bruchempfindlichen Kunststoff behutsam zu Leibe rücken. Wie weit der Bastler mit seinem Umbau gehen will, sollte er sich vorher überlegen.

Zunächst zerlegt man die Lok in ihre Einzelteile. Um die Lima-Ae 3/6 I dem Renfer-Fahrwerk anzupassen, muss man nur ein kleines Stück am Unterbau des Lokrahmens aus Kunststoff abtrennen. Danach lassen sich die originalen Laufgestelle sofort wieder montieren. Das Renfer-Fahrwerk wird von oben ins Fahrgestell eingesetzt und deshalb kann man mittels Unterlegscheiben das etwas zu hohe Modell auf Höhe des Fahrwerks tieferlegen. Zwischen den beiden Befestigungsschrauben, setzt man dazu Distanzscheiben je nach Verfügbarkeit ein.

Der Buchliantrieb sitzt beim Lima-Modell etwas zu weit außen: Entweder trennt man die ganze Attrappe vom Rahmen ab und setzt sie weiter nach innen oder man klebt mit Zweikomponenten-Kleber an der Innenseite eine zwei Millimeter starke Kunststoffplatte an. Diese verfeilt man nach dem Spachteln mit Zweikomponenten-Kleber genau mit der Umrandung des Buchliantriebes. Das Ganze ist zwar nicht ganz maßstäblich, sieht aber sauber aus.

Die neuen Laufgestelle stammen komplett mit Federn und Schrauben von Märklins Ae 3/6 I und sind als Ersatzteil im Fachhandel erhältlich. Das zweiachsige Drehgestell wurde zusätzlich mit dem Magneten der Zugsicherung von HRF versehen und wird analog dem Märklin-Modell angeschraubt. Nachdem man den künftigen Drehpunkt des Drehgestells an der auffälligen Bodenstrebe des Unterbaus angekörnt hat, wird ein zirka sechs Millimeter breiter Querschlitz mit der Breite des Drehzapfens gefräst oder gebohrt. Zur sauberen und verstärkten Führung des Drehzapfens am Fahrgestell können an der Innenseite des Querschlitzes vorne und hinten feine Plättchen, in

diesem Falle dünnes Messingblech, eingeklebt werden. Wichtig ist, dass das Laufgestell beim Befahren von Kurven und Unebenheiten gut geführt wird. Damit die Bisselachse mit der vorgesehenen Schraube am Fahrwerk befestigt werden kann, muss eine Verlängerung aus einem 23 Millimeter langen und sechs Millimeter breiten Messingstreifen angefertigt werden. Diese klebt man am besten von unten an das Laufgestell, so dass die Achse noch sichtbar bleibt. Beim Kleben ist es empfehlenswert, beide Seiten mit grobem Schleifpapier vorher aufzurauhen. Die Federung der Märklin-Laufachsen kann am neuen Fahrwerk nicht mehr verwendet werden. Um der Lok ein sattes Fahrverhalten zu verleihen, klebt man ein zusätzliches Gewicht aus Blei oder Ähnlichem in die kleine Aussparung an der Unterseite.

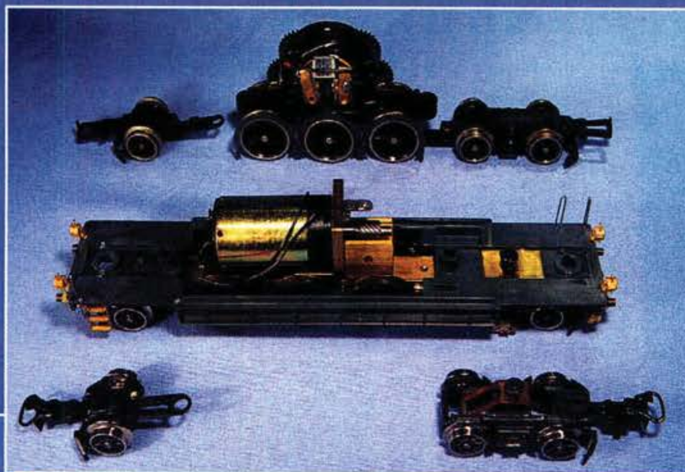


Wie beim Opel Manta: Tieferlegen und neue Räder können auch eine alte Lima-Ae 3/6 aufwerten.

Foto: Kurt Doebeli

Wer keine Bremsschläuche montieren will, kann die Originalkupplung von Märklin unverändert verwenden. Wer auf Bermsschlauchattrappen aber nicht verzichten möchte, muss die Märklin-Kupplung abtrennen und dies am besten gleich hinter der Relexkupplung. Mit dieser Basis kann eine neue Zugvorrichtung nach eigenen Vorstellungen angefertigt werden. Mit feinem Stahldraht wäre eine fast unsichtbare Verbindung möglich. Damit sich eine bessere Stabilität ergibt, bohrt man am entstandenen Stummelstück der Märklin-Kupplung von oben zwei Löcher hintereinander. Dadurch ist ein s-förmiges Einziehen des Drahtes mit etwas Fingerspitzengefühl möglich. Dann biegt man den Draht so, dass er, unter der Kupplung und den Bremsschlauchimitationen vorbeigeführt, in den NEM-Schacht des Wagens gesteckt werden kann. Am Ende des Drahtes wurde zusätzlich ein ganz kleines Plättchen befestigt, es kann aus Kunststoff oder Messing sein, damit eine saubere Kupplungsverbindung entsteht. Zur Sicherheit etwas größer, so dass beim Einkuppeln der erste Anhängewagen etwas gedreht werden muss.

Am Fahrzeugrahmen sind Puffer, Kupplungshaken, Trittleiter, Lampen sowie die →


Viel ist nicht mehr zu gebrauchen aus dem Innenleben der Lima-Lok. Auch das Laufdrehgestell und die Bisselachse müssen ersetzt werden.


Viel Messing wird unter dem Kunsstoff verbaut: Für die Bisselachse ist eine Verlängerung aus Messingblech erforderlich.


Zur sauberen Führung des Drehzapfens am Fahrgestell werden am Querschlitz feine Plättchen aus dünnem Messingblech eingeklebt.


Die neue Bisselachse (li.) und das Laufdrehgestell wurden als Ersatzteile einer Märklin Ae3/6 in Göppingen bestellt.

Handläufe sauber zu entfernen. Pro Seite wird je ein vorbildgerechter Aufstieg (alle Zurüstteile von HRF) angeklebt. Dabei ist auf die Kurvengängigkeit zu achten. Wenn man sorgfältig arbeitet, schafft das Modell sogar einen Radius von 36 Zentimetern. Für die gute Kurvenläufigkeit müssen die Schienenräumer an der oberen Kante mit der Feile angepasst werden. Bei relativ kleinen Schienenradien passiert es schnell, dass die Trittleitern am Fahrgestell anstoßen. Für die neuen Puffer sind Löcher zu bohren, in die man zunächst nur die Pufferhülsen noch ohne Puffer klebt. Die von HRF gelieferten Puffer sind mit einem feinen Schraubenzieher in ihre Einzelteile zerlegbar. Vorsicht, die Dinger sind aus ganz kleinen Teilchen hergestellt! So eine winzige Feder ist schnell weggesprungen.

Die Handläufe entstehen gemäß dem Vorbild aus Stahldraht, für deren Befestigung aber neue Löcher auf der Plattform zu bohren sind. Achtung, die Handläufe sind nicht symmetrisch!

Die neuen Laternen von HRF sind eigentlich als Attrappen gedacht. Perfektionisten bearbeiten diese von unten mit einem 1,5-Millimeter-Bohrer, um kleine Brawa-Lämpchen einzusetzen. Um nicht ständig neue Lampen nachbestellen zu müssen, empfiehlt sich für diese Arbeiten ein stationärer Fräser. Die Laternen aus Messingguss weisen Dornen auf. Nachdem auf der Plattform kleine Löcher gebohrt sind, lassen sich die Lampen gut einkleben. Wer sich wirklich die Mühe macht, die Laternen zu beleuchten, muss unterhalb, das heißt an der Pufferbohle, Löcher für die Kabel bohren. Ebenso wird die dritte Frontlampe von HRF am Gehäuse befestigt. Vergessen Sie im weiteren nicht die Vorbereitung für einen vorbildgerechten Kupplungshaken. Am Gehäuse sind weitere Zurüstteile von HRF zu montieren, so Dachpfeifen und Steckdose für die Zugheizung. Aus Stahldraht fertigt man den Handlauf an der Frontpartie und den Tachoantrieb an der Antriebseite des Fahrgestells.

Wer gleichzeitig einen Märklin-Decoder einbauen möchte, kann das Gehäuse auf der einen Seite nicht mehr an der ursprünglichen Stelle zusammenschrauben. Am Gehäuseaufbau muss die Halterung demzufolge abgetrennt werden. An der Innenseite des Gehäuses nimmt ein angeklebtes Stück Holz das Gewinde der neuen Schraube auf, für die im Fahrwerk ein kleines Loch gebohrt werden muss. Während der Decoder wie gewöhnlich verdrahtet wird, erfolgt die Spitzen- bzw. Schlusslichtschaltung, analog den Märklin-Modellen nach Schweizer Vorbild, mit einer einfachen Diodenschaltung. Die kleinen Glühlämpchen können bereits in die unteren beiden Lampenattrappen eingesetzt werden. Das Kabel der oberen sollte für die Gehäusemontage genügend lang sein.

Funktioniert alles zuverlässig, kann die Lackierung erfolgen. Mit den von Wabu erhältlichen Spraydosen ist eine teuere Airbrush-Anlage nicht erforderlich. Nach dem Entfetten mit Kunststoffreiniger lässt sich die Farbe gut aufsprühen. Die Räder der Laufgestelle sind vorher zu entfernen. Jedes einzelne Rad kann anschliessend mit einem feinen Pinsel separat lackiert werden. Nach dem Trocknen der Farbe setzt man die Beschilderung mit Schnellkleber auf. Der Führerstand eins befindet sich über dem zweiachsigen Laufgestell.

Sämtliche Scheiben des Lima-Modells bestehen aus einem einzigen Polystyrol-Spritzling, der einfach von unten in das Gehäuse eingesetzt wird. Allerdings sieht man bei den lediglich hinterlegten Fenstern die

Aus alt mach neu und am Ende steht ein Unikat.



Unterschiedlich wie Tag und Nacht wirken die Fronten der Ae 3/6 nach der Zurüstung mit Messingteilen.

Fotos (5): Kurt Doebeli

vergleichsweise dicke Wandstärke des Gehäuses. Mit etwas Bastelei bekommt die Ae 3/6 I einzeln eingesetzte Scheiben. Nachdem man die Fensteröffnungen mit der Schublehre sauber ausgemessen hat, überträgt man die Maße mit einem Stechzirkel oder einer Reißnadel auf ein Millimeter starkes Plexiglas und schneidet das G

anze mit einer Schere aus. Dabei sollte man ruhig etwas großzügiger schneiden, sonst ist eine Nachbearbeitung mit der Nadelfeile nicht mehr möglich. Passen die kleinen Scheiben satt in die Fensteröffnungen, wird mit einer Nadel ein Hauch Schnellkleber am Gehäuse aufgetragen und die Scheiben werden sorgfältig eingesetzt.

Die Dachisolatoren sind als Einheit auf einer Platte bei der Lima-Lok von innen eingesetzt und lassen sich als Basis weiter verwenden. Nachdem man die Isolatorenplatte ins Gehäuse eingeklebt hat, werden die Isolatoren abgetrennt und soweit ausgebohrt, dass man die neuen, die von der Re 4/4 I aus dem Hause Hag stammen, gut ausgerichtet einkleben kann. Draht mit einer Stärke von etwa 0,8 Millimetern imitiert korrekt gebogen und zugeschnitten die Dachleitungen. Orangene Farbe verleiht den Dacharmaturen anschliessend den letzten Schliff. Jetzt können am Fahrgestell die Puffer zusammengeschraubt und die Hakenkupplung angesetzt (geklebt) werden. Ein kleiner Bohrer befreit die Pufferhülsen von Farb- und Kleberesten. Vergessen Sie nicht, den Handlauf beim Aufstiegstritt mit gelber sowie die Holztrittbretter auf dem Dach mit brauner Farbe zu lackieren. Jetzt kann man, nachdem die kleinen Glühlampen im dritten Spitzenlicht sitzen, das Gehäuse endlich auf das Fahrwerk setzen und zur ersten Probefahrt starten.

Das nach vielen Bastelstunden mit reichlich Geduld entstandene überaus betriebstüchtige modifizierte Modell der Ae 3/6 I von Lima braucht sich jetzt aber auch in der Vitrine nicht mehr vor einer Ae 4/7 aus Messing zu verstecken. *Kurt Doebeli/al*

Pappenstil-Kunde

Die Chance zum Nachbau des Schmalspurbahnhofs Meißen Jaspisstraße stieß vor Jahresfrist auf großes Interesse. Mit Heizhaus und Kohlenschuppen legt Klaus-Dieter Adomat nach.

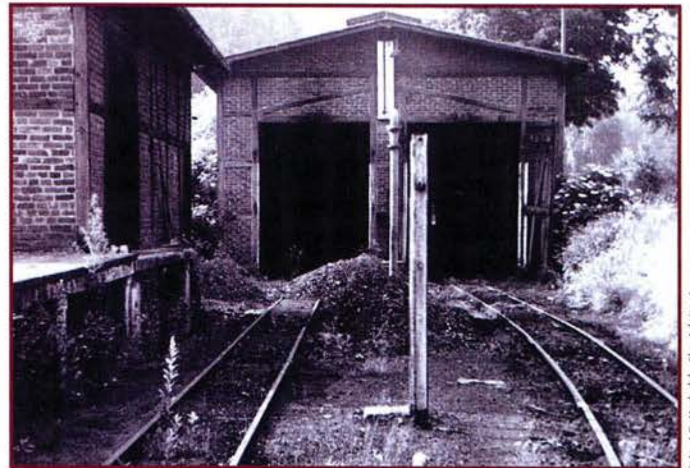


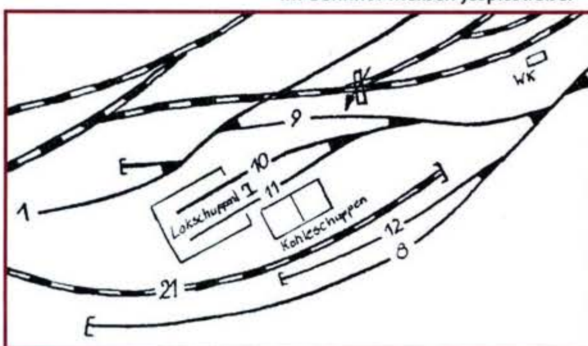
Foto: J. Gottschalch, Slg. Adomat

Verlassen sind zweigleisiges, aber seit 1921 vierständiges Heizhaus und Kohlenschuppen nach der Betriebseinstellung anno 1969.



Die Lokbehandlung als Diorama im Überblick: Das fertige Modell soll später einmal Bestandteil einer H0e- und H0-Anlage werden.

Zwischen Schmal- und Regelspur: Der Gleisplanausschnitt zeigt die Lage der Lokbehandlungsanlagen im Bahnhof Meißen Jaspisstraße.



Anregungen zum vorbildgetreuen Nachbau der Stationsanlagen mit Empfangsgebäude, Toilettenhäuschen und Bahnunterführung lieferte der Beitrag „Pappen-Stil" im Februar-Heft 2001. In dessen Fortsetzung sind nun die Gleisanlagen und Gebäude der Lokbehandlung an der Reihe.

Heizhaus und Kohlenschuppen mit Bansen lagen in Wirklichkeit etwa 150 Meter vom Bahnhof entfernt. Wegen der Enge des Triebischtales galt zwischen Normal- und Schmalspurbahn, die sich den Raum zwischen Fluss und bewaldeten Höhen teilen mussten, friedliche Koexistenz. Während der Lokschuppen, 1921 verlängert und damit auf vier Stände, je zwei hintereinander, erweitert, ausschließlich der Schmalspurbahn vorbehalten blieb, konnten am Kohlenbansen selbst Regelspur-Dampfloks ihre Vorräte ergänzen.

Auch insofern reizt natürlich diese besondere Betriebssituation rund um den Schmalspurbahnhof Meißen Jaspisstraße zur Umsetzung ins Modell. Merke: Nicht nur Modellbahner haben mit Platznot zu kämpfen!

Bevor die auf den folgenden Seiten im Maßstab 1:174 wiedergebenen Zeichnungen auf 1 mm starke Architekturpappe übertragen werden, sollte der hoffnungsfrohe Modellbauer daran denken, die Auf- und Grundrisse auf den korrekten Maßstab 1:87 umzurechnen. Dies ist am einfachsten mit

einem Fotokopierer zu bewerkstelligen, dem man eine Vergrößerung um 100 Prozent eingibt.

Sodann ist zu berücksichtigen, dass die Außenwände des Vorbild-Lokschuppens zwei verschiedene Baustoffe zeigen: Sichtbares Ziegelmauerwerk und Bretterverkleidungen. Damit auch das fertige Modell noch die korrekten Außenmaße aufweist, sollten die Stärken des zur Nachahmung verwendeten Modellbaumaterials von den Zeichnungsabmessungen abgezogen werden, erfahrungsgemäß etwa 3 mm.

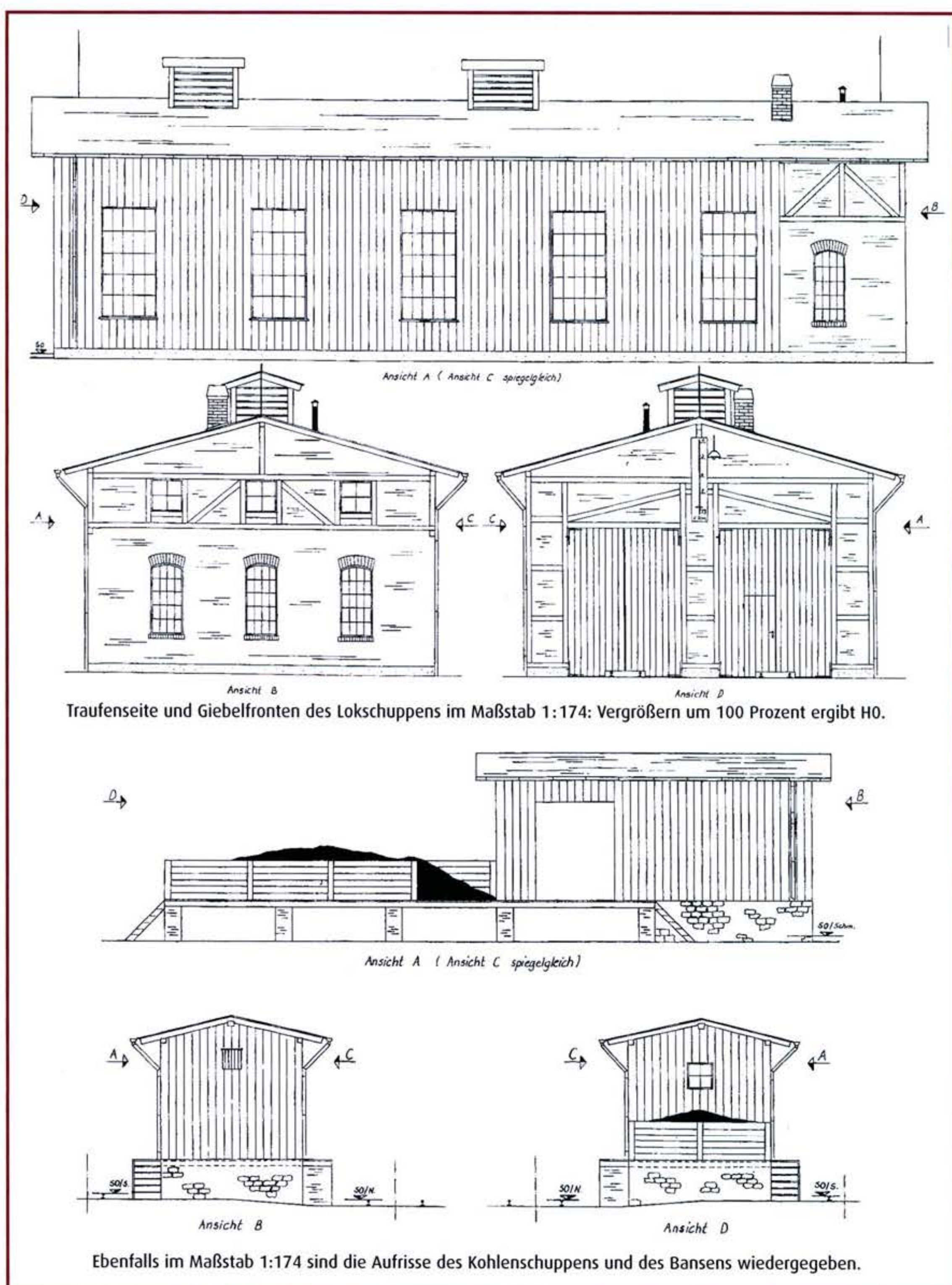
Hat man die Zeichnungen – die identischen Längsseiten sind der Einfachheit halber hier nur einmal dargestellt – auf die Architekturpappe übertragen, schneidet man die Umfassungswände mit einem scharfen Bastelmesser unter Zuhilfenahme eines Stahllineals aus. Zwecks besserer Stabilität sollten die Außenwände flächig auf eine weitere Pappe geklebt werden.

Das Trocknen kann man derweil zum Aufzeichnen und Ausschneiden einer passenden Grundplatte fürs sächsische Heizhaus nutzen. Wer auch die beiden Arbeitsgruben nachbilden möchte, schneidet gemäß Gleisinnenmaß entsprechende Rechtecke aus der Grundplatte und unterklebt sie in passender Dicke.

Sind die Umfassungswände miteinander und mit der Grundplatte verklebt, kommen gegebenenfalls handelsübliche Kunststoffplatten mit Ziegelstruktur zum Einsatz. Sie müssen um das Maß ihrer Stärke breiter genommen werden als die Wände aus Architekturpappe und ihre Seitenkanten sind anzuphasen, also auf Gehrung zu bringen, damit sie bündig schließen. Zum Aufkleben auf die Pappe eignet sich zum Beispiel UHU-Alleskleber.

Ist alles gut durchgetrocknet, werden die Fensteröffnungen aufgebohrt und mit Schlüsselfeilen aufgefeilt. Anschließend trennt man den aus dem Grundriss ersichtlichen Aufenthaltsteil durch eine Wand vom eigentlichen Lokschuppen ab. Es ist zu empfehlen, auch Türen zu Schmiede, Heizer- und Lokführerstube einzuplanen, da die Trennwand durch die geöffneten großen Schuppentore recht gut zu erkennen ist.

Zwischendurch kann man schon mal die Dachbinder aus Pappe anfertigen. Ihre Dreiecksform entspricht den Giebelfeldern, doch sollte ein schmaler Rechteckstreifen unter der Hypothenuse nicht vergessen werden, um ein sauberes Verkleben mit den Längsinnenwänden sicherzustellen. Ein rechteckiger Einschnitt an der Spitze dient der Aufnahme des durchge- →



Traufenseite und Giebelfronten des Lokschuppens im Maßstab 1:174: Vergrößern um 100 Prozent ergibt H0.

Ebenfalls im Maßstab 1:174 sind die Aufrisse des Kohlenschuppens und des Bansens wiedergegeben.

henden Firstbalkens, der ebenfalls aus fester Architekturpappe, wahlweise aber auch aus einer dünnen Holzleiste gefertigt werden kann. Die Position der Dachbinder ist im Grundriss durch gestrichelte Doppellinien markiert.

Man sollte übrigens nicht darauf verzichten, die Ziegel-Kunststoffplatten zu altern. Man trägt zunächst möglichst gleichmäßig dunkelgraue Modellfarbe auf, die nach dem Trocknen mit feinem Sandpapier abgeschliffen wird. Das hebt die Ziegelfugen hervor und wirkt sehr realitätsnah. Vorausgesetzt, man hat beim Kauf der Platten Wert auf feines Ziegelmauerwerk gelegt. An den Ecken sind in der Regel Nacharbeiten mit einem Skalpell erforderlich, um eine überzeugende Mauerung zu imitieren.

Die Fensteröffnungen sind nun mit Cellon, Klarsichtfolie oder Transparentkunststoff aus der Bastelkiste zu hinterkleben. Verwendet man dünne Folien, können diese auch im Bereich der späteren Brettverschalung von außen auf die Pappe geklebt werden. Fensterrahmen und -sprossen aus dünnen Furnierstreifen werden in die Laibungen eingepasst und auf die Scheiben geklebt.

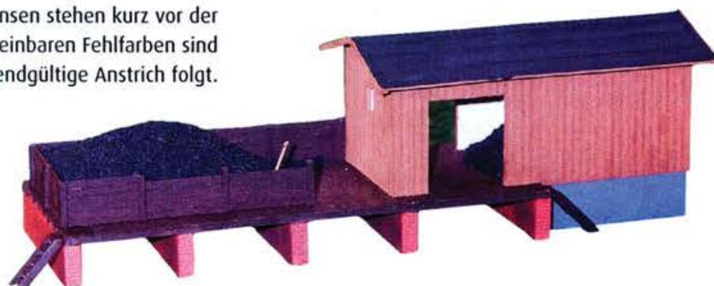


Der Lokschuppenrohbau hat das Richtfest schon hinter sich. Nach Einsetzen der Fenstergitter geht es nun an die Feinheiten der Bretterverschalung.



Bilden bereits einen reizvollen und vorbildgetreuen Kontrast: Ziegelmauerwerk am rückwärtigen Gebäudeteil und holzverkleidetes Langhaus.

Kohlenschuppen und Bansen stehen kurz vor der Fertigstellung: Die scheinbaren Fehlfarben sind nur Grundierung. Der endgültige Anstrich folgt.



Eine dünne Pappe, deren Stärke der Materialdicke der Kunststoffplatten mit der Ziegelmauerwerkstruktur entsprechen muss, ist nun noch auf die zu verschalenden Abschnitte der Außenwände zu kleben. Auch beim Vorbild verbargen die Bretter nämlich die darunterliegende Ziegelmauer.

Beim Heizhaus Meißen Jaspisstraße wurde übrigens kurz vor der Betriebseinstellung die allzu morsche Holzverschalung entfernt. Bis zum Abriss 1972 präsentierte sich daher der Lokschuppen als Ziegelbau mit Fachwerkanteil.

Zum Herstellen der Bretter werden Furnierleisten auf eine Breite von 2 beziehungsweise 1,2 mm gebracht und passend gekürzt. Man sollte mit je einer flach aufgeklebten, 2 mm breiten Leiste zu beiden Seiten der Fensteröffnungen beginnen. Sodann wird immer im Wechsel gearbeitet: Auf eine breite, flach aufgeklebte Leiste folgt eine schmale, hochkant fixierte.

Am einfachsten lassen sich die Leistchen anbringen, indem man etwas Alleskleber auf die Architekturpappenwand aufträgt und die Leisten mit einer Bastelpinzette auflegt, ausrichtet und fest andrückt. Mit dem Kleber ist sparsam umzugehen, denn sonst hinterlässt er beim Vorquellen Flecken, die erst beim farblichen Nachbehandeln des Furniers zu Tage treten. Falls die Leisten nicht exakt abgelängt sind, muss man nach dem Trocknen mit einer feinen Holzraspel die Fehler beseitigen. Dabei ist auch gleich das obere Ende der Verschalung wegen des Dachgefälles abzuschrägen.

Nun kommt die Fachwerkskonstruktion an die Reihe. Wer es ganz genau nimmt, der sollte passende Vertiefungen aus den Kunststoffplatten ausfräsen, damit die Hölzer vorbildnah eingelassen werden können. Vor dem Aufkleben werden die 1 bis 2 mm breiten Furnierstreifen in sattem Braun eingefärbt. So beugt man der Gefahr von Farbklecksen auf der Ziegelwand vor..

Fenstersimse und -stürze entstehen aus 1 mm breiten Holzleisten. Leistenstückchen von 2,5 mm Länge dienen als Stürze und werden hochkant über die Segmentbogen der Fenster im Aufenthaltsraumbereich geklebt. Das Einfärben mit Ziegelrot erfolgt anschließend und umfasst auch die Fensterlaibungen. Ihre Pendants im Obergeschoss erhalten einen Anstrich im Braunton des Fachwerks. Nun sind auch hier in beiden Etagen Scheiben, Rahmen und Sprossen einzusetzen.

Mit Einrichtung und Beleuchtung Heizhaus ein echter Blickfang

Es bietet sich an, nun das Innere des Lokschuppens mit einigen Details auszustatten. Dazu gehört die Sandkiste, denn eine richtige Besandungsanlage hatte Meißen Jaspisstraße nicht. Schürhaken und Werkzeuge sollten auch nicht fehlen. Der Schuppenboden erhält einen dunkelgrauen, betonfarbenen Anstrich. Je nach Geschmack sind unterschiedliche Grade von Verschmutzung denkbar.

Stromanschlüsse für die Schuppengleise und die Innenbeleuchtung folgen. Sie macht in jedem Fall Sinn, denn bei Nachtbetrieb wird das erleuch-

tete Heizhaus dank der großen Fenster zu einem echten Blickfang.

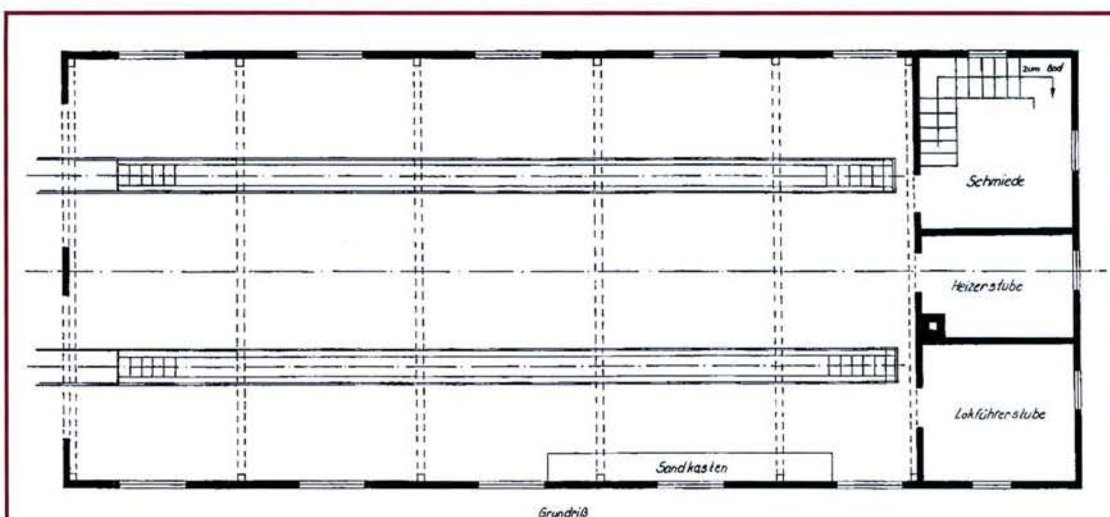
Die Dachplatten stellt man aus 2 mm starker Pappe her. Die Unterseite wie auch die Dachbinder und die Stirnbretter erhalten einen dunkelbraunen Anstrich, bevor sie aufgeleimt werden.

Das Dach des Vorbilds war mit Teerpappe wetterfest gemacht. Die Dachpappe entsteht im Modell aus unbedrucktem, in 1,2 cm breite Streifen geschnittenen Zeitungspapier. Eine echte Rolle Dachpappe hatte meist eine Länge von 10 m, das entspricht in H0 einer Länge von 11,5 cm. Was bedeutet, dass man wie beim Vorbild stückeln muss. Die einzelnen Bahnen sind parallel zum Dachfirst und sich überlappend aufzukleben, beginnend mit der untersten Bahn an der Traufkante.

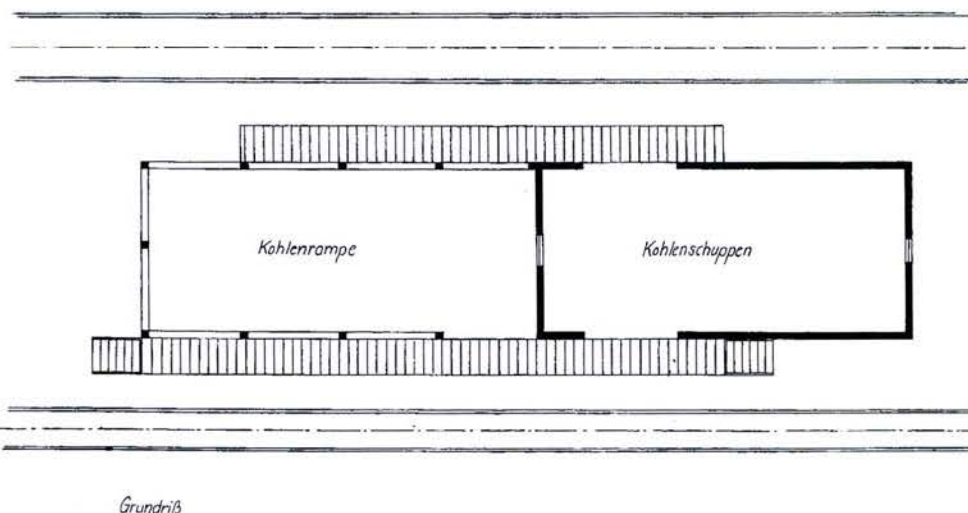
Die Giebelteile der Dachlüfteraufbauten entstehen aus Pappe, mit Furnierstreifen waagerecht beklebt. Zur Stabilisierung leimt man zwischen beide Teile quer ein weiteres Stück Karton ein. Für die seitlichen Lüftungsteile werden ebenfalls Furnierstreifen verwandt. Im Winkel von 45 Grad schräggestellt, werden sie waagerecht eingeklebt und geben den Aufsätzen enorme plastische Tiefe.

Nach dem Trocknen erhalten sie ihren festen Platz auf dem Schuppendach und selbst kleine Pappdächer. Beim nun folgenden Streichen der Dachflächen ist darauf zu achten, dass die Teerpappenbahnen in Längsrichtung gestrichen werden müssen und mit leichten Farbnuancen. Das erhöht die naturalistische Wirkung.. Abschließend erhalten die Stirnseiten so genannte Windbretter.

Der Lokschuppensockel wird aus 1 mm starker Pappe zurechtgeschnitten und nach dem Aufkleben dunkelgrau gestrichen. Die Dachentlüftung für die sanitären Einrichtungen entsteht aus einem Rundstab von 2 mm Durchmesser und wird



Der Grundriss des Heizhauses, Maßstab 1:174, zeigt die Inneneinrichtung, gestrichelt angegeben die Balkenlagen.



Der Hochparterregrundriss von Bansen und Schuppen zeigt die Lage zwischen Regel- (oben) und Schmalspurgleis.

Fotos/Zeichnungen: K.-D.Adomat

nach dem Aufleimen schwarz gefärbt. Den Schornstein stellt man aus Ziegelkunststoffplatten her, die man hernach altert. Der Schornsteinkopf aus einer Holzleiste (6 x 6 mm) kann oben aufgebohrt und rußgeschwärzt werden.

Zur Herstellung der Schuppentore benötigt man 2 mm breite Furnierstreifen, die auf 0,3 mm dicke, passend zugeschnittene Kunststoffplatten aufzukleben sind. Diese Platten sorgen dafür, dass die recht großen Tore sehr stabil ausfallen. Die einzelnen Furnierstreifen werden etwas länger als erforderlich angefertigt und nach dem Trocknen des Klebers mit einem Stechbeitel auf die korrekte Länge gebracht. So erhält man saubere Kanten. Die Torinnenseiten bekommen zur Andeutung der Bretterfugen eine Ritzgravur und anschließend die jeweilige Verschwerterung.

Nach der farblichen Behandlung bringt man noch die Scharniere aus dünnem, schwarz eingefärbten Draht an. Der Wasserstandsanzeiger entsteht aus Zeichenkarton, die Maßskala zeichnet man mit der Tuschfeder. Eine passende Lampe findet sich sicher in der Bastelkiste.

Die Dachrinnen fertigt man aus 0,3 mm starken Kunststofftäfelchen, die mit einer Biegeschablone in Form zu bringen sind. Für die Fallrohre verwendet man 1,2 mm starken Draht. Als Anstrich ist graue Farbe angebracht.

Bei der Erstellung des Kohlenschuppens mit offenem Bansen geht man wie beim Heizhaus vor. Über dem Ziegelsockel aus Kunststoffprofilen besteht der Boden des Hochparterres allerdings aus Quadratstäben (2 x 2 mm) mit quer aufgeleimten Furnierstreifen. Auch die Bansenwände entstehen aus Furnier.

Ist alles farblich behandelt und gealtert, rückt Meißen Jaspisstraße als Kern einer H0e- und H0-Anlage wieder einen Schritt näher.

Klaus-Dieter Adomat/hc



Gut gepresst ist halb geleimt: Ohne Schraubzwingen und Leimklammern wäre eine dauerhafte Verbindung einzelner Holzteile nicht gewährleistet.



Das Schreinerteam in Aktion: Die aufgetragene Leimschicht sollte weiß sein, aber noch die Maserung des Holzes, hier Kiefer, erkennen lassen.

AUF DEM HOLZWEG

Teil 4

Leimen, Nageln, Schrauben, Dübeln: Holzteile lassen sich einfach und schnell verbinden. Kontakte auf Dauer erfordern freilich auch Wissen.



Eckleimung mit Schraubzwingenunterstützung: Die hellen Holzstücke, die Zulagen, sorgen für optimale Druckverteilung und verhindern Druckstellen.



Leim und Lack vertragen sich nicht: Überlackierter Leim wird weiß, derweil überleimter Lack eine ordentliche Verleimung dauerhaft unterbindet.

Zwingen, Klammern, Nägel und Schrauben: Leimen ohne Druck so effektiv wie Schwimmen im Trockendock

Die Verbindung einzelner Teile einer Holzkonstruktion zu einem Gesamtwerk ist eigentlich recht einfach und geht fix von der Hand. Aber auch dabei gilt es, ein paar wichtige Grundregeln zu beachten, will man seine Arbeitsresultate länger genießen.

Ein paar Nägel in die Wand oder ein Brett geschlagen hat wohl jeder schon einmal. Die stabilste und dauerhafteste, bei richtig angewandter Technik aber auch in erwünschten Fällen praktisch nicht mehr lösbare Verbindungsart von Holzstücken untereinander ist gleichwohl das Leimen, zu Unrecht häufig unterschätzt.

Beste Voraussetzungen bietet normaler Weißleim auf Polyvinylacetat-Basis (PVAC). Man hebt den Gebindedeckel ab, rührt um, verdünnt eventuell mit ein wenig Wasser, und schon kann das Leimen beginnen. Vorausgesetzt, man weiß, dass einiges zu beachten ist: Der Leim muss zügig verarbeitet werden, er ist mit den zu verleimenden Elementen zu pressen und er muss mindestens eine Stunde trocknen, ehe das Pressen aufgehoben werden darf.

Beim zusätzlichen Nageln und Verschrauben hat das keine Bedeutung. In allen anderen Fällen kommen Schraubzwingen oder Leimklammern zum Einsatz, außerdem die so genannten Zulagen, passende Holzbrettchen, die, plan zwischen Werkstück und Zwinge eingefügt, Druckstellen verhindern und außerdem für eine optimale Druckverteilung sorgen.

Der Weißleim wird flächig mit einem Pinsel oder einem Zahnspatel aufgetragen. Die Teile sind anschließend sofort zusammenzufügen. Überquellenden Leim sollte man umgehend mit einem feuchten Lappen sowie gegebenenfalls mit einem gezogenen Stecheisen entfernen.

Lack und Leim vertragen sich übrigens nicht. Leim verhindert das Eindringen des Lackes ins Holz und erscheint auf einer klar lackierten Fläche als weißer Fleck. Lack wiederum verhindert, dass der Leim das Holz sättigt, was die Haftfähigkeit auf dem Untergrund erheblich vermindert.

Hinsichtlich der Werkstücke müssen für eine perfekte Verleimung folgende Faktoren beachtet werden. Längs- und Längsholz lassen sich optimal verleimen, Stirn- und Längsholz einigermaßen, aber Stirn- und Stirnholz nicht. Da es die Feuchtigkeit extrem stark und schnell aufnimmt, muss Stirnholz im Abstand weniger Minuten ohnehin zweimal mit Leim bestrichen werden.

Bevor man den Leim aufträgt, sollte die zu bestreichende Fläche nicht nur wirklich eben, sondern auch frei von Verschmutzungen und allen Stoffen sein, die das Eindringen des Leims ins Holz ver- oder behindern. Lack, Silikon, aber auch Harz sind solche Störenfriede.

Weißleim gibt es auch in Spezialausführungen. Der Expressleim eignet sich zum Beispiel vorzüglich, Splitter oder abgebrochene Kanten wieder zu befestigen. Ein Stück Kreppband genügt da meist zum Spannen und Andrücken. Auch Lack- und wasserfester Leim können hilfreich sein. Dank Lackleim läßt sich mit Nitrofarben lackiertes Holz verarbeiten. Wasserfester Leim der Gruppe B3 widersteht in Grenzen Feuchtigkeit; B4-Leim ist da noch besser, da er sich in feuchter Umgebung als weit dauerhafter erweist. In weniger feuchten Räumen ist auch Parkettleim, eigentlich für Laminatböden gedacht, verwendbar.

Ein Helfer beim Leimen ist das Nageln. In der Kombination liegt die Stärke, denn ausschließliche Nagelverbindungen sind alles andere als stabil. Ein paar Kniffe sind dabei recht hilfreich, so die Beachtung der Zwei-Drittel-Ein-Drittel-Regel: Mit zwei Dritteln seiner Gesamtlänge sollte ein Nagel im einen Werkstück sitzen, mit einem Drittel in dem daran zu befestigenden Bauteil. Die Nägel sollten jeweils paarweise in Schwalbenschwanzform gegenläufig schräg eingeschlagen werden, was bei Belastung der Konstruktion zum Verkeilen der Nägel im Holz führt. Mit dieser so genannten formschlüssigen Verbindung erhöht sich die Stabilität beträchtlich. Um die Gefahr der Holzspaltung zu reduzieren, sollte man die Nagelspitze mit einem gezielten Hammerschlag entschärfen. Die Holzfasern werden dann beim Einschlagen nicht mehr zerteilt, sondern gedrückt.

Es bleibt dem Geschmack und den Ansprüchen des Modellbahnschreiners überlassen, welche Sorte von Nägeln er ein- →

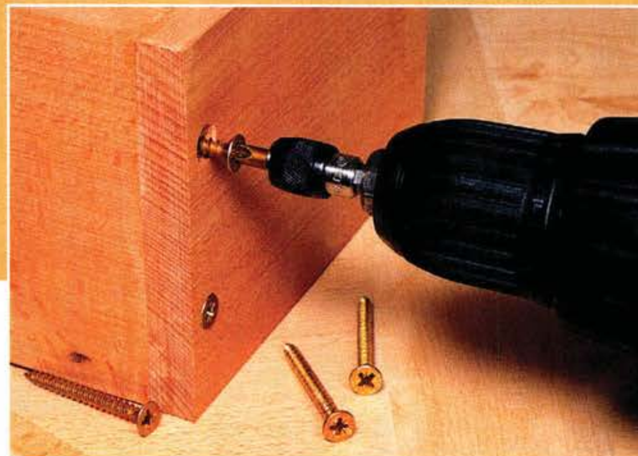


Der Stauchkopfnagel (1.v.lks.) hat einen versenkten Kopf und ist mit gefärbtem Wachs kaschiert.



Nagelprobe: Der schräge Einschlag in Schwalbenschwanzform ist gewollt. Bei Belastung verkeilen sich so die Nägel im Werkstück, was die Stabilität der Verbindung erhöht.

Das Vorbohren und das Ansenken von Bohrlöchern sind Pflicht, will man eine saubere und vor allem auch haltbare Verbindung seiner Konstruktion mittels Schrauben.



setzt, ob nun Flach-, Zier- oder Stauchkopfnägel. Letztere haben allerdings den Vorteil, mit einem Versenkstift ins Werkstück eingelassen werden zu können und sind mit einem farblich zum Holz passenden Wachskitt praktisch unsichtbar zu machen.

Allemal besser ist freilich der Einsatz von Schrauben. Das Resultat ist in aller Regel eine haltbarere Verbindung, die Arbeit ist besser beherrschbar, und beim Verzicht auf Leim ist die Konstruktion sogar wieder problemlos zu demontieren. Allerdings: Optimale Festigkeit ist auch hier nur mit zusätzlicher Verleimung zu erreichen.

Auch beim Schrauben ist darauf zu achten, dass die Schraube zu zwei Dritteln im Grundwerkstück und nur zu einem Drittel ihrer Länge im anzuschraubenden Teil sitzt. Auch sollte man bei beiden Werkstücken nicht auf das Vorbohren des Schraubloches, maximaler Durchmesser entsprechend der Schraubenkerndicke ohne Gewinde, verzichten. Sonst können die Bauteile beim Anziehen von Schrauben mit durchgehendem Gewinde gegeneinander arbeiten, wobei ein Großteil der Haltekraft verloren geht. Nur beim Einsatz von selbstschneidenden Schrauben, deren oberer schmaler Schaftteil glatt ausgeführt ist, kann das Vorbohren im Ansetzteil unterbleiben.

Besitzt die Schraube einen Senkkopf, empfiehlt es sich vorzusenken, um ein Spalten des Holzes zu vermeiden. Die Senkung sollte geringfügig kleiner als der Schraubenkopf ausfallen, um die Schraube fest anzie-

Schrauben oder Dübeln: Beide Methoden in Verbindung mit Leim Garanten für dauerhaft solide Holzkonstruktionen



Bei selbstschneidenden Schrauben (lks.) braucht nur das zu ergänzende Bauteil vorgebohrt zu werden, was bei den Holzschrauben (r.) nicht reicht.



Eine gedübelte Eckkonstruktion während der Bauphase: Die Zentrierspitzen verleihen dem Holzbohrer eine präzise Führung, im Stirnholz sehr wichtig.



Die geschraubte Verbindung im Querschnitt: Gut auszumachen sind Bohrung und Senkung (lks. oben) sowie das eingeschnittene Gewinde der Schraube.

hen zu können, ohne dass sie im Holz verschwindet oder hervorsteht.

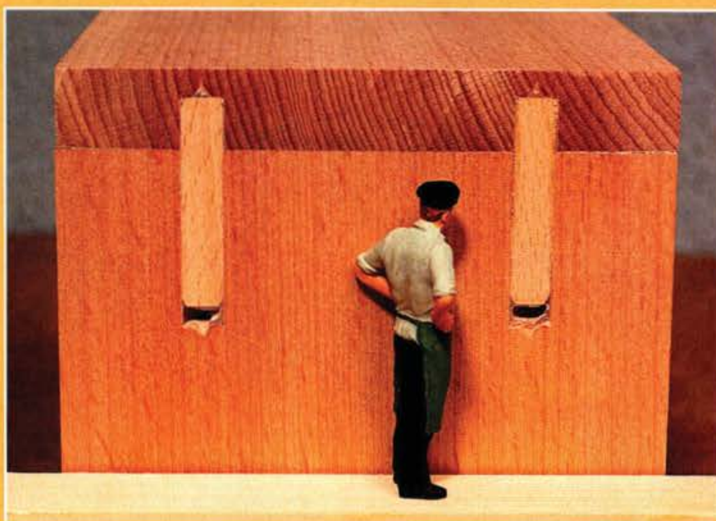
Effizientestes Werkzeug ist dabei der Akkubohrschrauber. Mit ihm kann man die Schrauben gefühlvoll bei niedriger Drehzahl im Holz verankern. Die Maschine ist zu diesem Zweck mit ordentlichem Auflagedruck und im 180-Grad-Winkel einzusetzen, um Werkzeuge und Schraubenkopf zu schonen. Mit ein wenig Seife kann zusätzlich geschmiert werden.

Das Dübeln ist eine weitere gute Methode, solide Eckverbindungen herzustellen. Nur, wenn die Teile auseinandernehmbar bleiben sollen, ist hier aufs Leimen zu verzichten. Die Werkstücke, die es zu verbinden gilt, erhalten passende Bohrungen für die ebenfalls aus Holz bestehenden Dübel. Die Schwierigkeit besteht darin, die Position der Bohrlöcher auf beiden Teilstücken genau festzulegen sowie exakt und nicht schief zu bohren, damit der Dübel hernach seine Funktion als Steckverbinder auch akkurat ausfüllen kann. Fertige Dübelspitzen, in Baumärkten erhältlich, erleichtern die Vorarbeiten erheblich.

Zu beachten ist ferner, dass der Dübel keinesfalls länger als die beiden Bohrungen zusammen sein darf. Im tieferen Dübelloch sollte sogar ein Hohlraum für überflüssigen Leim und nicht mehr entweichende, somit komprimierte Luft ausgespart bleiben. Deshalb ist der Dübel, zumeist aus sehr trockener und daher stark quellender Rotbuche gefertigt, grundsätzlich ins flachere Bohrloch zu stecken, ehe das Zusammenfügen erfolgt.

Ralf Reinmuth/hc

Teil 5 folgt im März-Heft



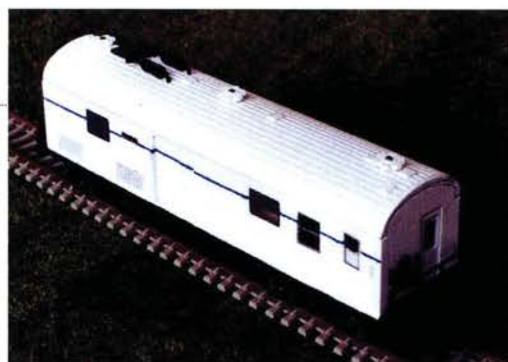
Fotos: Reinmuth

Das gedübelte und fertig verleimte Eckteil im Querschnitt: Die tiefere Bohrung dient dem Aufnehmen von überschüssigem Leim und komprimierter Luft.

BASTELTIPPS

Begleitung – kühl und gut

Helmut Rieckmann sorgt für die standesgemäße Unterbringung des Kühlzugpersonals.



Zum Einsatz bereit wartet das fertige Fahrzeug auf die MK 4.

● Ganzzüge sind ein besonderer Blickfang auf der Anlage. Leider wird das Bild getrübt, wenn beispielsweise bei einem Kühlzug aus vierachsigen Maschinenkühlwagen vom Typ MK4 der obligatorische Begleiterwagen fehlt. Dort hatten die Betreuer der Maschinenanlagen für die Kühlaggregate ihr rollendes Zuhause. Der Kühlwagen selbst ist als Bausatz bei der AG Marienberg erhältlich, aber beim Begleiterwagen muss Eigeninitiative gezeigt werden.

Eine geeignete Basis ist der SJ-Packwagen von Lima, Katalognummer 309093. Voraussetzung für die Verwendung eines anderen Grundmodells sollten gesickte Seitenwände und eine im Vergleich zum MK4 kürzere Bauform sein.

Das Modell wird vollständig zerlegt. Alle Fenstereinsätze sind zu entfernen. Wichtig ist dabei, dass die Schlitze für die Rastnasen des Daches an ihren Positionen erhalten bleiben. Die Eingangsbereiche werden vor den Griffstangen abgetrennt und die Übergangstüren herausgesägt. In den Gehäusetorso werden die gewünschten Öffnungen für zusätzliche Fenster im Wohnbereich und die Lüftung des Motorenraumes gesägt. Die Größe der Öffnungen richtet sich nach dem in der Bastelkiste vorhandenen Material. Die neuen Stirnwände entstehen aus 1,5 mm starkem Polystyrol. Die Stirnwand hin zum Wohnbereich erhält eine der Übergangstüren. Beide neuen Stirnwände sind dann einzukleben, dabei dient das eingeklipste Dach als Fixierung für den Wagenkasten. Nach dem Aushärten ist das Dach abzunehmen und der neuen Länge anzupassen.

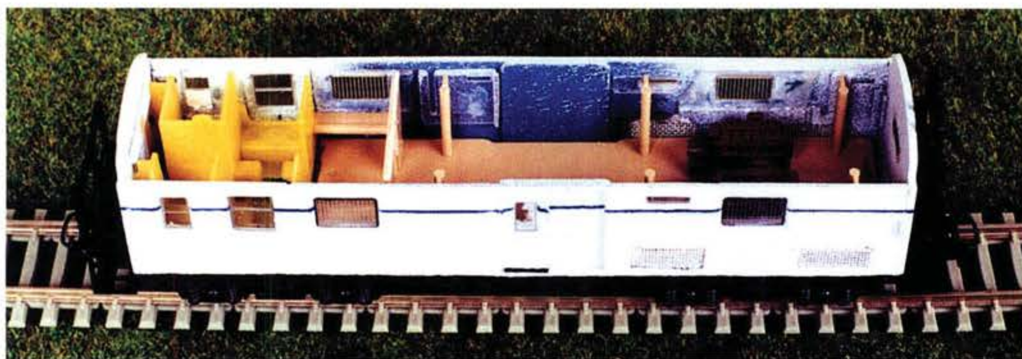
Gehäuse und Dach erhalten einen Anstrich mit weißem Mattlack. Dabei ist es vorteilhaft, vorher eventuell vorhandene deckende Anschriften und Anstriche zu entfernen.

Jetzt kann man die Fenster und Lüftungsgitter einsetzen. Auch eine Inneneinrichtung kann vorgesehen werden. Für Wohn- und Schlaftrakt finden sich in der Bastelkiste sicher genug Teile, die Dieselgeneratoren entstammen dem Herpa-Programm.

An beiden Enden des Wagens sollten noch Bühnen über den Puffern montiert werden. Zwischen den Drehgestellen unter dem Wagenboden findet ein großer Dieseltank Platz. Zum Einsatz im Zugverband sollten fernerhin Kurzkupplunkskulissen montiert und die Drehgestelle gegen güterzugtypische ausgetauscht werden.

Abschluss der Arbeiten ist die Dekoration des Daches mit zwei Auspuffanlagen und gegebenenfalls der Nachbildung einer Klimaanlage über dem Wohnbereich. Jetzt kann der Wagen wie beim Vorbild bis zu acht MK4 begleiten.

Helmut Rieckmann/kla



Fotos(2): Rieckmann

Die Inneneinrichtung: Links befindet sich der Wohnbereich, rechts haben zwei Dieselgeneratoren ihren Platz.

Lackierhilfe

Axel Wachthütter ersann eine fast problemfreie Hilfe beim Lackieren kleiner Teile.

● Bei Lackierarbeiten im Modellbau sind häufig Kleinteile zu fixieren. Dies erweist sich oft als schwierig, da Klammern fast immer für Lackierschatten sorgen und empfindliche Teile zerdrücken können. Die Verwendung von Klebestreifen kann dazu führen, dass man durch deren Lösungsmittelgehalt böse Überraschungen erlebt.

Eine mögliche Lösung ist die Verwendung von Karrosseriedichtmasse, wie beispielsweise Teroson-Terostat. Diese ist formbar, hat ausreichend Klebekraft und ist im Gegensatz zu Knete absolut frei von Silikon. Letzteres ist wichtig, weil Silikon beim Lackieren Oberflächenstörungen herbeiführen würde. Die Handhabung des Materials ist einfach. In ein Stück Holz wird ein Nagel eingeschlagen. Auf dessen Kopf wird eine Kugel aus der Dichtmasse gesetzt. Die zu lackierenden Teile werden nun vorsichtig in die Masse eingedrückt.

Nach Lackieren und Trocknen sind die Teile leicht zu entnehmen. Zur erneuten Verwendung ist die Masse lediglich solange zu kneten, bis sie wieder ihre ursprüngliche Farbe angenommen hat; dann kann sie wiederverwendet werden. Zur Aufbewahrung eignen sich dicht schließende Plastikdosen, so etwa Filmdosen.

Axel Wachthütter/kla



Foto: Wachthütter

Man muss sich nur zu helfen wissen: Karosseriedichtmasse als Fixierhilfe beim Lackieren.

Aus der Ideenkiste

Weich und warm

● Solange der Schnee nicht verharscht ist, kann man auf seiner Gartenbahn noch die Schneefräse einsetzen. Ein-Zug-Betrieb lässt sich so immerhin durchführen. Aber die Weichen lassen sich nicht stellen. Eine interessante Möglichkeit eröffnen Heizfolien (Conrad-Bestellnummern 532878-22 oder 532886-22), die Auto-Außenspiegel eisfrei halten sollen. Durch die unterschiedlichen Größen lassen sich selbst doppelte Kreuzungsweichen auftauen und beheizen. Die Folien erreichen eine Temperatur von etwa 50 Grad Celsius, damit trocknen die Weichenantriebe auch innen. Etwa zehn bis 15 Minuten nach dem Einschalten der Weichenheizung kann der Mehrzugbetrieb beginnen – wenn auch die Gleise geräumt sind! *Georg Wagner/kla*



Foto: Wagner

Bewegungsfreiheit für die Weichenzungen ermöglicht den Mehrzugbetrieb im Winter.

Gut gerundet

● Beim Gleisbau sollte man es schon bedenken: Neigungswechsel sind auszurunden. Was beim Vorbild mit einem Radius von etwa 2000 Metern auf der Strecke einer sicheren Übertragung der Zugkraft dient, ist beim Modell für eine gute Stromabnahme der Loks wichtig. Auch Kurzkupplungen und lange Wagen danken eine solche Gestaltung der Gleise mit Nicht-Aushaken und Nicht-Aufsetzen. Der Brechpunkt selbst ist der Schnittpunkt der gedanklich fortgesetzten unterschiedlich geneigten Streckenabschnitte. Der Punkt liegt an unteren Neigungswechseln unterhalb, an oberen oberhalb der notwendigen Ausrundung. Diese sollte als Richtwert bei Modellbahnen mindestens eine Länge haben, die den längsten Fahrzeugen entspricht.

Joachim Schnitzer/kla

oberer Brechpunkt

unterer Brechpunkt

Grafik Schnitzer

Ein wichtiger Faktor beim Übergang eines waagerechten Gleises in eine Steigung oder ein Gefälle ist die richtige Ausrundung.

Mehr Vielfalt auf TT-Straßen

Carsten Beck erweitert die Straßenfahrzeugpalette im Maßstab 1:120.

● Besonders für die TT-Freunde ist das Angebot an Kraftfahrzeugen und Anhängern noch vergleichsweise klein. Für mehr Abwechslung im Straßenbild kann man deshalb mit Um- und Eigenbauten sorgen. Besonders im Bereich der bäuerlichen Landwirtschaft gab es früher auch beim Original zahlreiche individuelle Schöpfungen. Daher ist es möglich, in anderen Maßstäben nach Material zu suchen. Preiser bietet beispielsweise in den H0-Bausätzen 17103 und 17112 Hand- und Postwagen an. Enthält die Bastelkiste darüberhinaus noch ein paar Kunststoffprofile, zum Beispiel von Evergreen, und Radsätze, die H0-Autohersteller als Ersatzteile anbieten, kann das Basteln beginnen. Wer kann, sollte auch noch das Material sichten, das zuweilen in den Überraschungseiern enthalten ist. Das Foto zeigt einige neu entstandene Fahrzeuge. Der ZIL-130 von adp wurde seiner Pritsche beraubt und erhielt stattdessen den Kran eines Ü-Ei-Feuerwehrfahrzeuges. Die Pritsche fand neuen Halt auf einem Rahmen eines Preiser-Postkarrens. Radsätze von einem Roco-Kleinlastwagen vervollständigen diesen Anhänger. Ein weiterer Preiser-Postkarren wurde zum Einachs-Wasserwagen. Die Deichsel aus 1-mm-Vierkantprofil erhielt ein Flugzeug-Spornrad als Stützrad. Ein Rundprofil von 3 mm Stärke liefert das Fass. Und schließlich entstand noch aus einem Stück Kunststoffplatte mit Holzstruktur und Kibri-Geländern eine Viehverladerampe, die auf Rädern eines Preiser-Handwagens rollt.

Carsten Beck/kla



Foto: Beck

Von links nach rechts: ZIL-130, Anhänger, Wasserwagen und Viehrampe.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER,
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Obwohl die 06 zu den Einheitsloks zählt, wollte die DR die Maschinen nicht in Serie beschaffen. Im Modell ist Krupps Koloss weit beliebter.

ABGEBLITZT

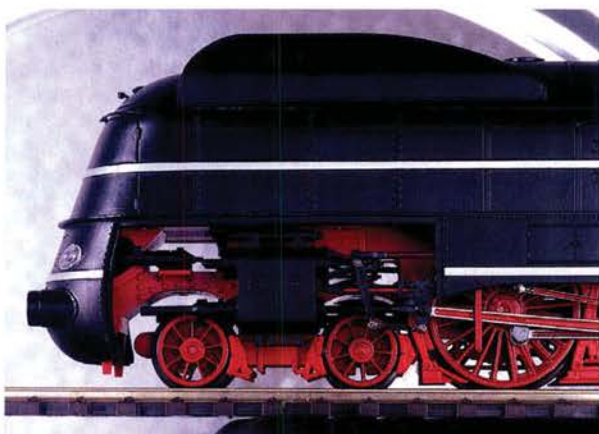
Mit der eleganten glattflächigen Form hätte es auch das Vorbild von Brawas Lokomotivstar schon verdient gehabt, ebenso im Rampenlicht zu stehen.

Metall ist in diesem Fall der Stoff, aus dem die Träume sind. Die Gehäuse von Lok und Tender fertigt Brawa komplett aus diesem Werkstoff. Kein Wunder, schließlich ist die 06 ja auch eine besondere Maschine. Lange Zeit stand die Lok auf der Wunschliste der Modellbahner weit vorne.

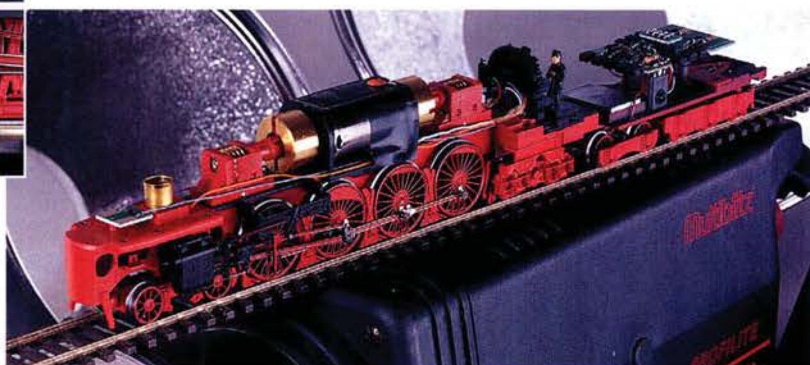
Das Vorbild war die größte deutsche Einheitslokomotive. Eine glorreiche Zukunft war den beiden im Frühjahr 1939 abgelieferten 06 indes nicht beschieden. Fünf Jahre nach Projektierung sah die Deutsche Reichsbahn (DR) keinen Bedarf mehr an Krupps Riesenlok. Trotzdem übernahm die DR beide 06 und führte bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs einige Messfahrten durch, bei denen die Giganten aber nicht allzusehr überzeugten. Beide Loks waren dem Bw Frankfurt/Main zugeteilt und auf den Strecken Frankfurt – Erfurt und Frankfurt – Würzburg zuhause. Nach einem Bombentreffer beziehungsweise Kesselschäden waren die Maschinen zum Kriegsende abgestellt. In Fahrt kamen sie wegen fehlender Einsatzmöglichkeit nicht mehr und wurden 1951 ausgemustert und verschrottet.

Wer Brawas Modell aus der Schachtel befreit, dem fällt zunächst ein Zettel in die Hände, der darauf hinweist, dass vor Inbetriebnahme die Schürze, die Zylinderblock und Vorlaufdrehgestell verbirgt, sowie zwei weitere Teile unter dem Führerhaus zu entfernen sind. Bevor sich ein Sturm der Entrüstung erhebt, sei darauf hingewiesen, dass die Vorbilder nach Recherchen der Firma Brawa aus wartungstechnischen Gründen häufig ungeschürzt unterwegs waren. Trotzdem entwickeln die Remshaldener noch eine Blende, die nur um den vorderen Vorlaufradsatz eine Öffnung aufweist. Das Fabrikschild, das 06001 fälschlicherweise als 20000. und nicht wie korrekt als 2000. Krupp-Lokomotive ausweist, kann durch ein neues Schild ersetzt werden. Davon abgesehen macht die Nachbildung der Stromlinienlok einen guten Eindruck. Die Metallradsätze an Lok und Tender weisen feine Speichen auf, die Steuerung ist vollständig dargestellt und die Bremsbacken liegen in Radebene. An der Rückseite des Tenders, die der Käufer noch mit Faltenbälgen versehen kann, wartet eine kulissengeführte Bügelkupplung auf Anhängelast.

Da der fünfpolige Motor in der Lok seine Kraft auf alle vier Treibachsen weitergibt, herrscht an Traktion wahrlich kein Mangel. Mit einer Zugkraft von 144 Gramm in der Ebene lassen sich in der Praxis mindestens 22



Zeitweise geöffnet: Zum Fahrbetrieb muss vorerst die Schürze weichen.



Das in der Lok montierte Kraftwerk sorgt für standesgemäße Fahrleistungen.

Schnellzugwagen befördern, und selbst auf der Acht-Prozent-Rampe darf man noch mindestens dreizehn Vierachser anhängen. Leider weigert sich der Tender bereits bei einer Last von sieben Waggons, sich nach der Kurve wieder korrekt hinter die Lok zu ziehen. Schuld daran sind die Kurzkupplungskulisse zwischen Maschine und Kohlewagen und das seitlich bewegliche Tenderdrehgestell, das unter Belastung nicht wieder in Mittelstellung zurück geht.

Wer seiner 06 soviel Anhang erspart, hat an den Fahreigenschaften seine Freude. Bei 14 Volt eilte die Lok mit 170 km/h durch die Lichtschranke, was innerhalb der NEM-Grenzen liegt. 100 km/h liegen bei neun Volt an. Der von Brawa eingebaute Motor erlaubt mit einem normalen Fahrpult eine Mindestgeschwindigkeit von 10 km/h bei 1,8 Volt. Mit einem Langsamfahrregler ist ein Minimaltempo von 5 km/h möglich.

Trotz der großen Gesamtlänge schlängelt sich die vielachsige Schönheit sogar durch den 358-Millimeter-Radius und durch S-Kurven ohne Übergangsbogen.

Für knapp über 300 Euro erhält der Käufer ein Metall-Modell der 06, das abgesehen vom Fabrikschild in der Vitrine einen guten Eindruck macht und auf der Anlage gute Fahreigenschaften bietet. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Feine Gehäuse-Gravur; schöne teils gefederte Radsätze; fährt auch durch enge Radien; gute Beleuchtung; gute Fahrleistungen; Metallgehäuse

KONTRA Fehler am Fabrikschild; Teile für Fahrbetrieb abzunehmen; Schiefstellung des Tenders nach Kurvenfahrt mit Last

PREIS Etwa 310 Euro

URTEILE ⊠⊠⊠

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Proportionen stimmen, die Lok ist vielseitig einsetztbar und hat eine attraktive Lackierung.



Schön bunt geht's auf dem Taurus-Dach zu. Wer will, kann die Isolatoren gegen feinere tauschen.

Mit der sehr preiswerten 218 erregte Piko Aufsehen. Die Siemens-Dispolok 1116 bietet sogar noch mehr Lok fürs Geld.

ZWEITER STREICH

Piko macht ernst: Zu einem äußerst günstigen Preis offerieren die Sonneberger eine vollwertige große E-Lok. Einsteiger sind es, auf die der Hersteller zielt, aber bereits die Baureihe 218, Erstlingswerk im Hobby-Sektor, sprach auch gestandene Modellbahner an.

Dass der günstige Preis nicht ohne Kompromisse zu haben ist, versteht sich. So müssen bei der Lackierung an Farbtrennkanten Abstriche gemacht werden. Auf die Anbringung freistehender und schon bei extrem rücksichtsvoller Behandlung leicht flüchtiger Griffstangen hat Piko verzichtet. Dafür überrascht die Dispo-Lok mit einer sehr guten mehrfarbigen Bedruckung. Die beiden funktionslosen Stromabnehmer auf dem Dach ähneln ihren Vorbildern. Mit den scharfkantigen Wippen sollten speziell Kinder vorsichtig umgehen. Die mehrfarbige Ausführung der Dachausrüstung gleicht das Manko der falschen Isolatoren aus. Die wesentlichen Elemente der Drehgestelle sind angraviert und machen einen guten Eindruck. Die Darstellung von Details an den Rädern fiel der Kostendämpfung zum Opfer. Normalerweise sollte man, was die Einhaltung der Abmessungen angeht, bei Einsteiger-Modellen nicht so genau hinschauen. Pikos Ingenieure schauten allerdings ganz genau auf die Maßzeichnungen des Vorbilds. Nur so ist es zu erklären, dass bei den Hauptmaßen die Abweichungen unter 0,3 Millimetern liegen! Auch Krümmung und Neigung der Frontpartie sowie die passgenau eingesetzten Fenster wurden stimmig umgesetzt.

Zu Wartungsarbeiten oder aus reiner Neugier gelangt man ans Innenleben, indem man die vier Puffer abzieht und das Gehäuse abhebt. Der Motorraum sieht sehr aufgeräumt aus. Selbst Laien können erkennen, wohin welches Kabel führt und notfalls ohne Fachhändler-Unterstützung Reparaturen ausführen.

Auch die Fahreigenschaften der 1116 überzeugen. Junge Wilde können sich dank einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 310 km/h im Kinderzimmer-Wettrennen durchaus Siegchancen ausrechnen. Damit liegt der Taurus noch innerhalb der NEM-Toleranz. Freunde vorbildgerechten Fahrverhaltens nehmen befriedigt die hervorragenden Langsamfahreigenschaften zur Kenntnis. Für eine Lok mit einer Mindestgeschwindigkeit von etwa 2 km/h muss der Käufer normalerweise erheblich tiefer in die Tasche greifen. Eine Geschwindigkeit von 100 km/h wurde bei 5,8 Volt ermittelt. Es überrascht nicht, dass die Maschine leise und dank des massiven Metallrahmens auch taumelfrei über die Gleise rollt. Trotz Allachsantrieb ist die Zugkraft eher begrenzt. In der Ebene zieht der Lokpool-Taurus immerhin elf vierachsige Schnellzugwagen, in der Drei-Prozent-Steigung reicht die Traktion noch für sechs dieser Anhänger. Ein Kupplungstausch wird durch den Normschacht erleichtert.

Damit der Modelllokführer, der sogar einen eingerichteten Führerstand vorfindet, Licht ins Dunkel bringt, verfügt das Modell über eine weiße permanente beidseitige Dreilicht-Spitzenbeleuchtung.

Pikos Lokpool-1116 rollt für maximal 50 Euro über die Ladentheke. So wie Pikos Taurus muss eine E-Lok zum Taschengeldpreis aussehen, dann klappt es auch mit dem Modellbahn-Nachwuchs, dem späteren Kundenstamm für die hochwertigen, absolut vorbildgetreuen Modelle. *Jochen Frickel*

Auf einen Blick

PRO Sehr gute Proportionen; gute Beschriftung; geringe Geräusche; sehr gute Langsamfahreigenschaften; gute Fahrleistungen; super günstiger Preis; den Gesamteindruck nicht störende Vereinfachungen

KONTRA Recht geringe Zugkraft; schlechte Farbtrennkanten

PREIS Etwa 50 Euro

URTEILE ⊠⊠⊠⊠

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Obwohl sie keine Schnellfahrlok ist, besitzt die Reko-52 in Epoche-III-Ausführung eine Indusiausrüstung.

Liliput-Bachmann erfüllt einen langgehegten Wunsch vieler Freunde der DR. Die heute häufigste deutsche Dampflok steht nun in H0 bereit.

FRIEDENSWARE

Schon lange warteten die Modellbahner auf ein Modell der Reko-52. Dass es nach der Wende noch über zehn Jahre dauerte, bis ein H0-Modell erscheint, verwundert schon. Immerhin bilden die erhaltenen Maschinen den größten Bestand an Dampfloks einer Baureihe. Und heute fahren sie in ganz Deutschland – ob bei Schwaben-Dampf Neuoffingen die 52 8079 oder bei den Eisenbahnfreunden Betzdorf die 52 8134, seinerzeit letzte in Plandiensten eingesetzte Regelspurdampflok der DB AG!

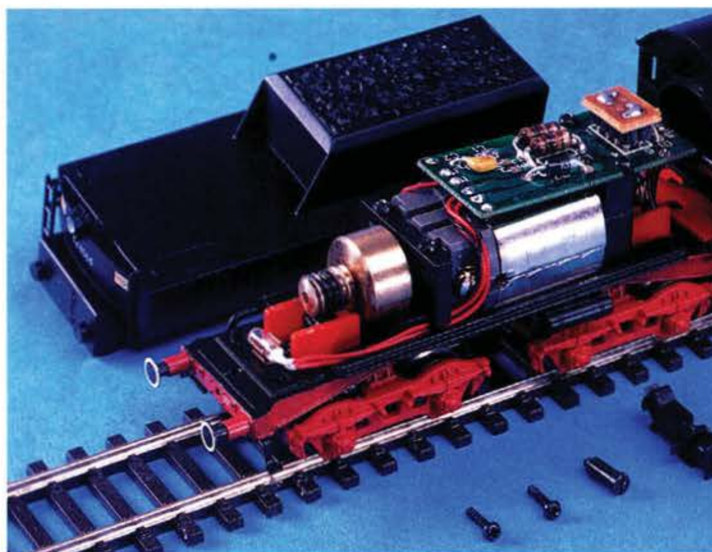
Beim ersten Betrachten des Liliput-Modells fällt die Indusi auf. Eine Epoche-III-Reko-52 wird höchst selten eine solche Ausrüstung besessen haben. Aber für Museums-52.80 ist diese Ausstattung fast zwingend für heutige Einsätze. Vielleicht ist die Form schon vorausschauend für derartige Varianten eingerichtet.

Die Angabe „Bw Leipzig Hbf West" ist für eine Lok der Reichsbahndirektion Halle zwar plausibel, allerdings war die 8063 zur aus dem Bremsuntersuchungsdatum ersichtlichen Zeit weder dort noch in der dem Bw zugeordneten Einsatzstelle Zeitz beheimatet, sondern in Falkenberg.

Die genaue Begutachtung des Modells liefert zahlreiche Hinweise, dass Liliput beim Modell der grundlegend umgebauten Kriegslok in vorhandene Bestände gegriffen hat. Anders ist beispielsweise nicht zu erklären, dass über der Laufachse ein Blechrahmen nachgebildet ist, bei den Kuppelachsen aber ein Barrenrahmen, für den die zahlreichen ausgerundeten viereckigen Ausschnitte typisch sind. Nicht nur, dass es bei der BR 52 eine solche kombinierte Rahmenbauform nicht gab, alle Reko-52 besaßen Blechrahmen. Und für diese ist wiederum ein kreisrunder Rahmenausschnitt oberhalb der Bremswelle typisch. Dieser verbesserte die Zugänglichkeit zum Aschkasten.

Das Führerhaus entstammt dem Modell der BR 42 und ist deshalb für die 52 zu lang. Dies erklärt, warum das Modell nicht nur vom Probefahrer in den Proportionen als nicht stimmig wahrgenommen wird. Und dann ist da noch der Steuerungsträger, ein Kastenprofil statt der kriegsloktypischen, nach außen offenen U-Profile. Die Zylinder besaßen, wie bei der Ursprungsbauart, Winterthur-Druckausgleicher. Diese waren unter einem Kasten auf den Zylindern vor der Einströmrohrverkleidung verborgen. Der Kasten fehlt beim Modell. Dies könnte als Ausstattung der 8063 mit Trofimoff-Schiebern gedeutet werden, ist alllerdings für die BR 52.80 bis etwa 1980 vollkommen untypisch.

Zur äußerlichen Vervollständigung des Modells liegen Zug-



An die inneren Werte des Tenders ist recht einfach heranzukommen. Die Technik reagiert feinfühlig und ist trotzdem robust.



Die feinen Gravuren am komplett neu gefertigten Kessel gefallen genauso wie die Handräder, die jedoch nicht unbedingt rot sein müssen.

haken und Bremsschläuche für die Pufferbohle bei. Kolbenstangenschutzrohre können an den Zylindern angebracht werden, wenn nur große Radien durchfahren werden, oder das Modell einen Platz in der Vitrine erhalten soll. Die Zurüstteile sitzen leider nicht straff, so dass ein Fixieren mit Klebstoff oder Fixogum erforderlich ist. Der Bahnräumer am Vorläufer kann für den Wintereinsatz durch einen Schneepflug ersetzt werden.

Die Lok birgt in Inneren keine Überraschung, wohl besitzt sie solide und einsatztaugliche Technik. Das nicht angetriebene Fahrwerk der Lok läuft leicht, es wird an erster, dritter und fünfter Kuppelachse zur Stromabnahme mit Radsatzinnenschleifern herangezogen. Der Tender wird über eine Deichsel geführt, die beidseitig in Kulissen läuft. Dadurch ist der Lok-Tender-Abstand angenehm kurz. Die zwei äußeren Achsen des Tenders sind angetrieben und bringen ausreichend Zugkraft auf die Schiene, um vorbildgerechte Züge zu bespannen. Etwa 15 Vierachser auf einer acht-Prozent-Rampe sollten hartem Anlagenbetrieb genügen. Bei etwa 1,5 Volt läuft die Lok an, ein Kriechen stellt sich bei ungefähr 1,7 Volt ein, dabei bewegt sich die Lok mit 1 km/h. Bei 14 Volt zeigt die Geschwindigkeitsmessung 90 km/h, bei 12 Volt 77 km/h, für die Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h sehr akzeptable Werte.

Die Seitenverschiebbarkeit der Kuppelachsen lässt das Befahren von Gleisradien ab etwa 400 mm zu. Im Tenderinnern leistet ein Fünfpoler seine Arbeit, eine Schwungmasse sorgt für 70 mm Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit. Zur Ausrüstung mit einem Digitaldecoder besitzt die Lok eine Schnittstelle nach NEM 652.

Der DR-Modellbahner erhält für knapp 200 Euro ein einsatztaugliches Modell mit Kompromissen im Aussehen.

Klaus Habermann

AUF EINEN BLICK

PRO Vorbildgerechtes Zugkraft- und Geschwindigkeitsverhalten; feiner Formenbau; feine Gravuren

KONTRA Abweichungen vom Vorbild an Führerhaus und Rahmen; Zurüstteile müssen zusätzlich fixiert werden

PREIS Zirka 198 Euro

URTEILE 2½ Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar

Eifrige Heimwerker schätzen weniger das gute Aussehen, denn die Qualität ihres Werkzeugs. Die US-Firma Xuron hat da einiges zu bieten.

SCHNITT-BOGEN

Zum erfolgreichen Basteln in der Modellwerkstatt braucht's nicht nur geschickte Hände, sondern auch gutes Werkzeug. Bei der amerikanischen Firma Xuron (Deutschlandvertrieb: 3R-Werkzeuge Rudolf Hörl, Seligenporter Str. 4A, 90453 Nürnberg) kann man da durchaus fündig werden.

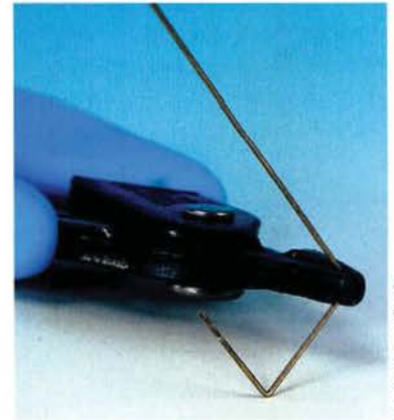
Der Gleisschneider (Art.-Nr. 2175; zirka 15 Euro) liegt sehr gut in der Hand. Durch die Spreizfeder entfällt das lästige Aufhalten mit einem Finger, und der Schneiddruck lässt sich daher präzisieren. Erstaunlich, wie leicht ein H0-Neusilberschienenprofil mit akzeptabler, sauberer und gratfreier Schnittfläche zu trennen ist. Keine Nacharbeit ist nötig, um das Profil in Fußlaschenverbinder einschieben oder passend verlöten zu können. Auch für das Märklin-C-Gleis aus Edelstahl hat Xuron einen passenden Schneider.

Universell bei feinen Arbeiten lässt sich der ultraflache Schneider (Art.-Nr. 410; zirka 12 Euro) einsetzen. Ob im Kunststoffmodellbau, bei feinen Messing- oder Neusilberdrähten, leichte Handhabung und saubere Trennflächen überzeugen.

Bestnoten verdient sich auch die Mikrobiegezange (Art.-Nr. 575; etwa 20 Euro). Schnell sind mit ihr alle möglichen Formen gebogen, auch richtig rechtwinklige.

Für den aktiven Modellbauer sind die Xuron-Werkzeuge gute Arbeitsmittel mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Dass selbst die besten Werkzeuge einem Verschleiß unterliegen, ist dagegen kein Geheimnis.

Rainer Albrecht



Fotos (2): Rainer Albrecht

Schnell sind mit der kleinen Biegezange die gewünschten Bogenformen erstellt.



Der Gleisschneider hinterlässt saubere, ebene und gratfreie Schnittflächen.

AUF EINEN BLICK

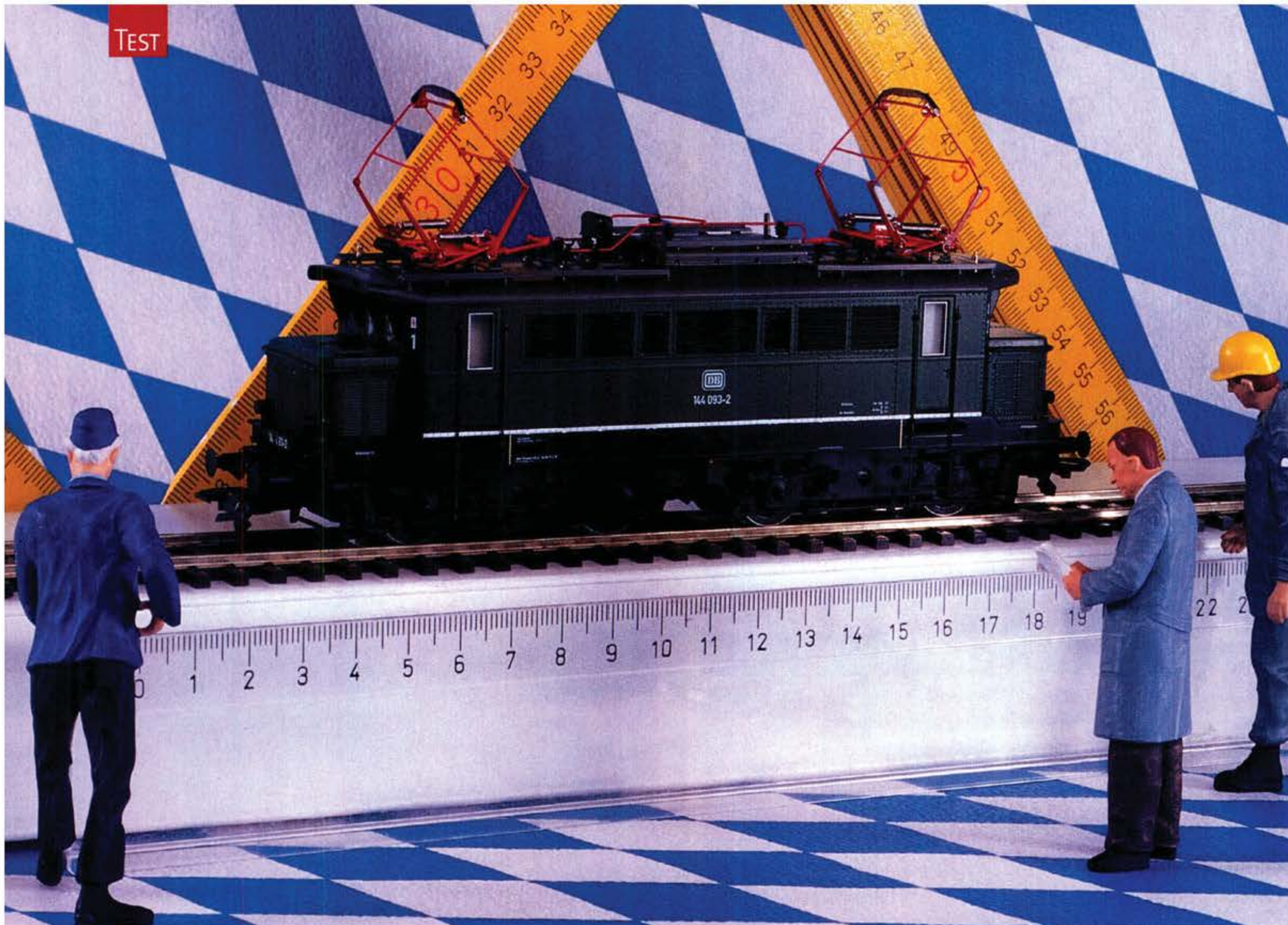
PRO Werkzeug liegt gut in der Hand; solides, robustes Material; solide Verarbeitung; zweckgeeignet; Preis-Leistungs-Verhältnis

KONTRA Je nach Benutzungshäufigkeit und -dauer nicht völlig verschleißfrei; in Deutschland nur über eine einzige Vertriebsschiene zu bekommen

PREIS Zusammen zirka 47 Euro

URTEILE 4 Schluss-Signale

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Auch wenn die alte 144 schon stimmige Proportionen hatte, schauten die Roco-Techniker bei den Maßen ihrer Neuheit noch genauer aufs Vorbild.

Die 144 gehört zu den populären deutschen Modellen. Rocos neu konstruierte Altbau-E-Lok hat mit ihrer Vorgängerin von 1976 kaum etwas gemein.

Maß genommen

Sie begründete 1976 mit ihrer kürzeren Schwester 144.5 den Ruf der Österreicher, preiswerte und gute Modelle zu bauen. Trotz einer Renovierung 1987 konnte die Altbau-E-Lok aber nicht mehr mit modernen Konstruktionen mithalten. Nun erscheint sie als komplette Neuentwicklung. Im Unterschied zum Märklin-/Trix-Metall-Modell rollt sie zunächst als Epoche-IV-144 an.

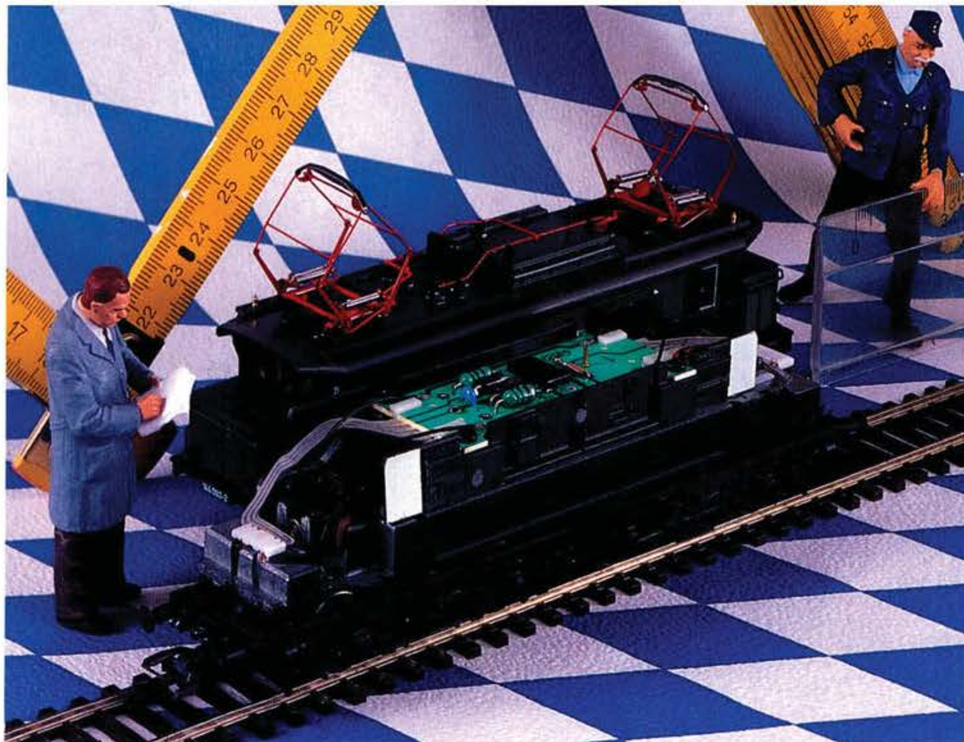
Dafür, dass sie das aus eigener Kraft tun könnte, sorgt das bekannte Antriebskonzept mit schwungmassengezähmtem Mittelmotor, der alle Achsen beider Drehgestelle antreibt. Bei 14 Volt erreichte **144093** schnellzugtaugliche 147 km/h. Um das Vorbildhöchsttempo nicht zu überschreiten, dürfen am Gleis nur 9,3 Volt anliegen. Trotz der zu hohen Endgeschwindigkeit erzogen die Roco-Ingenieure ihrem jüngsten Spross sehr gute Langsamfahreigenschaften an. So setzt sich die Maschine bei 1,8 Volt mit etwa 5 km/h sanft in Bewegung. Bei 1,5 Volt kriecht die 144 mit weniger als 2 km/h über die Gleise. Bis zu einer Geschwindigkeit von etwa 70 km/h bewegt sich das Modell nahezu geräuschlos,

Ruhe im Betrieb zeichnet den Antrieb der 144 aus

doch auch darüber darf sie als angenehm leise Lokomotive gelten. Im Digitalbetrieb rollt die Lok so leise, dass die Laufgeräusche dreier angehängter Waggons die der Lok selbst bei Höchstgeschwindigkeit übertönen.

Wenn ein Halteabschnitt der Fahrt ein Ende machen soll, rollt 144093 aus Vorbild-Höchsttempo noch etwa 13 Zentimeter weiter. Die beiden Schwungmassen verhindern selbst bei niedrigen Geschwindigkeiten ein sofortiges Stehenbleiben. Bei niedrigem Tempo sorgen sie für eine geschmeidige Fahrt.

Die alte 144 galt nicht gerade als Wunder der Zugkraft. Ihre 378 Gramm schwere Nachfol-



Wegen Platzknappheit unter dem Kunststoffgehäuse reicht der Raum gerade zur Unterbringung eines mittelgroßen Digitaldecoders.

Die Frontansicht prägen die auch beim Vorbild an den Drehgestellen befestigten Pufferträger und die feinen Dachstromabnehmer.

gerin zieht in der Ebene immerhin 17 maßstäbliche Schnellzugwagen. Selbst im Rampendienst auf einer Acht-Prozent-Steigung befördert sie noch zwölf dieser Waggons.

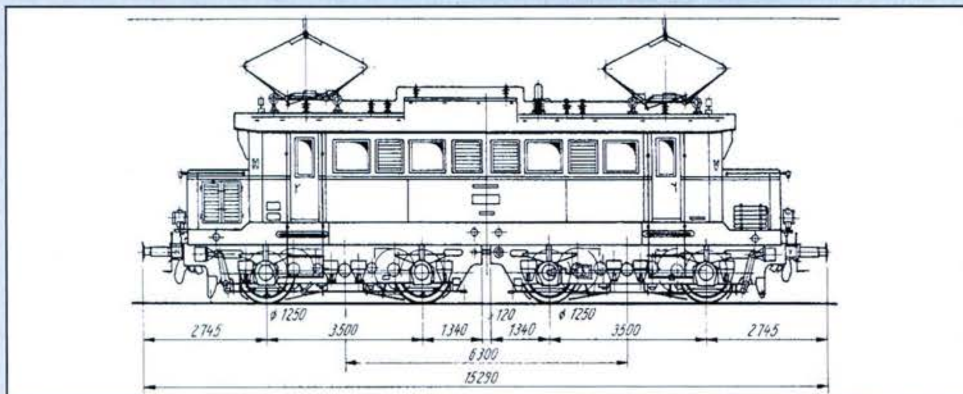
Was das Kunststoff-Gehäuse betrifft, hat Rocos Neuheit mit ihrer betagten Vorgängerin kaum mehr als das Vorbild gemein. Minimale Maßabweichungen stellen den Konstrukteuren ein gutes Zeugnis aus. Alle Details gerieten erheblich feiner, was gerade im direkten Vergleich auffällt. So schmücken das Dach nun schöne Stromabnehmer der Bauart SBS 10, denen zur Perfektion nur noch die Federn für die Wippe fehlen. Auch die Isolatoren und der Hauptschalter der Bauart R 618 sind ansprechend gestaltet. Das Dach erhielt in der Epoche IV einen umbragrauen Anstrich. Auch das verlängerte Dach, das die DB in den 50er-Jahren ihren E 44 verpasste, bildeten die Salzburger in vorbildlich geringer Stärke nach.

Der weiße Strich, der den grünen Lokkasten und den schwarzen Rahmen optisch trennt, fand sich an einigen 144 des Bw München Ost, der früheren Heimat-Dienststelle der Roco-Maschine. In diesem Bereich zunächst wie Lackierungsfehler wirkende Erhebungen entpuppen sich als Nachbildungen der Scharniere von Wartungsklappen, die im Gegen- →

MESS- UND DATENBLATT

BR 144 der Deutschen Bundesbahn in H0

Modell Eisen Bahner



Zeichnung: MEB-Archiv

 Steckbrief

Hersteller: Roco, Salzburg
Bezeichnung: 144 093 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: H0/16,5 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2001
Epoche: IV
Katalognummer: 63614
Im Handel seit: Dezember 2001
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 378 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 358 mm
Kupplung: Beidseitig kulissengeführte Roco-Universal-Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 150 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer von allen Rädern
Motor: Fünfpoliger Flachmotor
Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß-rot
Digitale Schnittstelle: NEM 652

 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle Achsen
Schwungmasse: Zwei, ø 16 x 10 mm
Haftreifen: Zwei
Zugkraft:
Ebene: 105 Gramm (Zug mit 68 Achsen)
3 % Steigung: 93 Gramm (Zug mit 56 Achsen)
8 % Steigung: 75 Gramm (Zug mit 48 Achsen)

 Service

Gehäusedemontage: Gehäuse spreizen und nach oben abheben
Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abschrauben der Platine gut zugänglich
Zurüstteile: Bremskupplungsschläuche, Originalkupplungsimitation, Signalhalter
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 40 Prozent für H0

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15 290	175,7	175,7
Drehzapfenabstand	6300	72,4	72,6
Raddurchmesser	1250	14,4	14,4
Drehgestell-Achsstand	3500	40,2	40,0
Höhe Dach über SO	3950	45,4	45,5
Überhang	2745	31,6	31,5

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,8	5	-
Kriechen	1,5	2	-
U_{Nenn}	14	147	280
$V_{Vorbild}$	9,3	90	131
bei 50 km/h	5,6	50	41
V_{max}NEM	12,1	126	215

satz zur alten Ausführung korrekt ausgeführt sind. Natürlich kann sich das Personal beim Erklettern des Führerstands an freistehenden Griffstangen festhalten. Beim Aufstieg treten sie auf feinst geriffelte, dünne Trittstufen. Diese sitzen an den Griffstangen aus Draht, deren Form nicht ganz dem Vorbild entspricht, den Eindruck des Originals aber gut wiedergibt. Beim Blick durch die mit zarten Scheibenwischerimitationen bedruckten Frontfenster bemerkt man wegen der hellen Führerstandsrückwand die fehlende Tiefe des Raumes. Weshalb dieser Missstand im Bereich der Einstiege durch eine helle Verblendung betont wird, bleibt rätselhaft. Wer einen schwarzen Filzstift zur Hand nimmt, kann das schnell korrigieren. Bei genauem Betrachten der aufgesetzten Vorbautendeckel fällt ein schmaler Spalt zur Führerstandsstirnwand auf. Auch wenn der rechts am vorderen Vorbau angebrachte Zwischenkühler in der Praxis grau und verschmutzt ausgesehen haben mag, hätte der Hersteller ihm doch eine dem Original entsprechende silbergraue Lackierung verpassen dürfen. Dafür gefallen die sehr feinen Nietimitationen am Gehäuse.

An den neu konstruierten Drehgestellen fällt gegenüber der alten Ausführung auf, dass jede Blende vorbildgerecht nur noch zwei Sandkästen besitzt. Auch sonst überzeugen diese Bauteile samt separat angesetztem Sifa-Antrieb durch eine scharfe Gravur. Nur die Sandfallrohre sitzen nicht in Radebene.

Die Kurzkupplungskulisse ist nun im Gehäuse verankert und die Pufferbohle kann mit beiliegenden Zurüstteilen aufgerüstet werden. Wer seine Lok nach dem Einsatz in die Schachtel zurücklegt, sollte unbedingt darauf achten, dass der Führerstand 1 nach links zeigt. Andernfalls verbiegen sich die Dachleitungen nach dem Kontakt mit der Styropor-Verpackung, und man muss der beiliegenden ange-





Die Beschriftung wurde in korrekter Größe gedruckt. Das Drehgestell 1 besitzt vorbildgerecht den Antrieb der Sicherheits-Fahrschaltung.

Schnauze vorn: Der vorbildgerechte Dachüberstand und die feinen Niete gefallen. Die Griffstange am Vorbau dürfte aber dünner sein.

nehm übersichtlichen Ersatzteilliste die Nummern der zerstörten Teile entnehmen. Nach einem Blick in die Bedienungsanleitung, in deren Skizzen gelegentlich ein gleich aufgebauter Taurus oder eine E16 auftauchen, können auch Laien Wartungsarbeiten durchführen.

Die Beleuchtung gehört bei der 144 keineswegs zu den dunklen Kapiteln. Ab einer Spannung von etwa sechs Volt dringt Licht nach draußen. Erfreulicherweise leuchten die drei Spitzenlichter gleich hell.

Überhaupt bietet Rocos Neukonstruktion viel mehr Licht als Schatten, und das zu einem angemessenen Preis von maximal 150 Euro. Somit eint nur das gute Preis-Leistungs-Verhältnis neue und alte Roco 144.

Jochen Frickel

Dank Fleischmann kann der N-Bahner nun schnelle Züge auf kurzen und gut ausgebauten Strecken mit der dafür gut passenden Einheitslok bespannen.

MUSTER-RUCKSACK

Mit der Entwicklung der Einheitsloks waren zahlreiche Hoffnungen verbunden: Effektivere Arbeit in den Werkstätten, größere Maschinenleistung, Verwendung gleicher Baugruppen in verschiedenen Baureihen. Ganze Lokfamilien wurden einheitlich durchgestaltet, so entstand auch die 2'C 2'h2-Pt 37.20. Diese Baureihe sollte die preußische T 18, die BR 78, beerben. Allerdings stellte die „20" im Gattungszeichen ein Hindernis dar: Viele Strecken waren noch nicht für 20 Tonnen Achslast ausgebaut.

Henschel in Kassel fertigte 15 Maschinen, von denen die DRG 1928 die Baumuster als 62 001 und 002 übernahm. Die anderen 13 folgten erst nach zähen Preisverhandlungen 1931/32. Bei Versuchsfahrten stellten sich die Loks als sehr wirtschaftlich heraus. Die geplante Schwesterlok der 62, die Schlepptender-



Die schwere Last des Rucksacks lenkt die Blicke des Kleinen auf die gut nachgebildete Frontansicht der 62.





Ihre Vorräte schleppt die 62 in genieteten Behältern hinter dem Führerhaus mit sich herum.

lok der BR 20 mit der Achsfolge 2'C, wurde nicht gebaut. Aber die Gemeinsamkeiten beider Baureihen führten dazu, dass die 62 sämtliche Vorräte hinter dem Führerhaus mit sich führte, wie mit einem straff aufgesetzten Rucksack. Und das betraf immerhin 14 Kubikmeter Wasser und über vier Tonnen Kohle, die unter einer Kohlenkastenabdeckung verschwanden. Dies war auch gut so, denn eingesetzt werden sollte die 62 vor schnellen Zügen auf kurzen Strecken, an deren Enden keine Drehscheiben vorhanden waren. Die Abdeckung machte das erforderliche Rückwärtsfahren für das Lokpersonal erträglicher. Beim Modell konnte sich daher Fleischmann die Nachbildung des Brennstoffes im Kohlenkasten ersparen. Darunter verbirgt sich der Motor. Eine Schwungmasse dreht im Führerstand ihre Runden, lässt aber den Durchblick durch die Fenster frei.

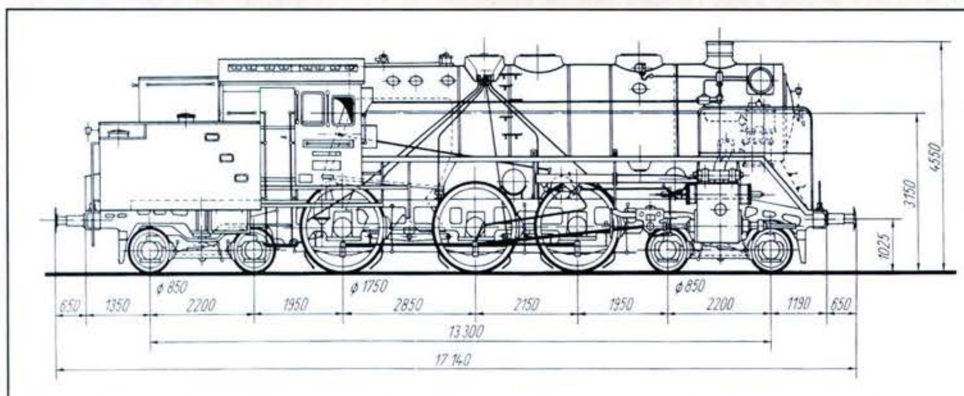
Im Laufe des Loklebens mussten besonders die sieben bei der Deutschen Bundesbahn verbliebenen Maschinen einige Änderungen ihres Aussehens über sich ergehen lassen. Sie verloren die großen Windleitbleche und bekamen flache Rauchkammertüren. Gemeinsam war den DB-Loks mit den acht zur DR gekommenen Loks allerdings die auch wechselnde Ausstattung mit sieben- und neunspeichigen Laufrädern. Geliefert wurden die Lokomotiven mit Siebenspeichern, später erfolgte teilweise ein Tausch gegen neunspeichige Radsätze. So fuhren einige Maschinen in Mischbestückung, wie es auch das Vorbildfoto im Fleischmannkatalog offenbart. Andererseits hat die erhaltene Dresdner 62015 heute wieder vier Siebenspeicher in ihren Laufdrehgestellen.

Die Kuppelachsen weisen im Modell 18 Speichen auf. Und dies, obwohl ein typisches →

Wettergeschützt ist bei der schnellen Tenderlok die Kohle untergebracht. Die Nachbildungen von Leitungen und Nietreihen gefallen.

MESS- UND DATENBLATT

BR 62 der Deutschen Bundesbahn von Fleischmann



 Steckbrief

Hersteller: Fleischmann, Nürnberg
Bezeichnung: 62 002 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: N/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2001
Epoche: III
Katalognummer: 7052
Im Handel seit: Dezember 2001
Andere Ausführungen: Keine
Gehäuse: Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 80 Gramm
Kleinster befahrener Radius: 192 mm
Kupplung: Beidseitig Normschacht beweglich am Drehgestell befestigt
Normen: NEM, CE
Preis: 138 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

 Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer von allen Kuppelrädern, über Achsschleifer von den Laufachsen
Motor: Dreipoliger Flachmotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn und hinten
Digitale Schnittstelle: Keine

 Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf dritte Kuppelachse, über Kuppelstangen auf zweite und erste Kuppelachse
Schwungmasse: Eine, ø 11,5 x 3 mm
Haftreifen: Zwei auf dritter Kuppelachse
Zugkraft:
Ebene: 9 Gramm (Zug mit mehr als 80 Achsen)
3 % Steigung: 6 Gramm (Zug mit mehr als 20 Achsen)
8 % Steigung: 4 Gramm (Zug mit 8 Achsen)

 Service

Gehäusedemontage: Schraube unter erster Kuppelachse lösen
Zugänglichkeit Innenteile: Motor und Getriebe sind nach Abnahme des Gehäuses gut zugänglich
Zurüstteile: Keine
Bedienungsanleitung: Einlageblatt der Verpackung und zusätzliche Sicherheitshinweise auf Faltblatt
Verpackung: Kunststoffschachtel mit Kunststoff-Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 60 Prozent für N

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer	17 140	107,1	107,1
Achsstand der Lok	13 300	83,1	83,7
Treibraddurchmesser	1750	10,9	10,9
Laufraddurchmesser	850	5,3	5,5
Kuppelachsstand	5000	31,2	31,4
Höhe Schornstein über SO	4550	28,4	28,3

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1,8	1,5	-
Kriechen	1,7	1,35	-
U_{Nenn}	14	185	60
$V_{Vorbild}$	8,6	100	27
V_{max}NEM	12,5	160	50

Merkmal der Einheitsdampfloks die ungerade Speichenanzahl in den Radsätzen war. Doch der Vergleich mit Vorbildfotos offenbarte tatsächlich die Abweichung von diesem Prinzip, so dass hier Fleischmann korrekte Arbeit zu bescheinigen ist.

Auch Kessel, Führerhaus und Kohlenkasten sind in sich stimmig und detailreich nachgebildet. Die angespritzten Leitungen sind ebenso fein ausgeführt wie die Nietnachbildungen.

Gemessen an der Vorbildgeschwindigkeit ist die 62 zu schnell unterwegs, bei der Nennspannung von 14 Volt zeigt die Radarkontrolle 185 km/h. Die nach NEM 661 zulässige Überschreitung der Geschwindigkeit um 60 Prozent in der Nenngröße N ist bei 12,5 Volt erreicht. Etwas schneller als die zulässigen 100 km/h sollen auch die Vorbilder zuweilen unterwegs gewesen sein – vom Kuppelraddurchmesser sind 110 km/h zumindest nicht ganz unmöglich. Doch auch langsam kann das Modell fahren: 1,35 km/h bei 1,7 Volt waren anstandslos durchzuhalten.

Schnell und langsam gut unterwegs, dabei kräftig am Zug

Reißt man den Regler bei großer Zuglast auf, so schleudert die Lok, ganz wie das Vorbild. Beim sanften Anfahren befördert sie aber etwa 20 leichtlaufende Vierachser in der Ebene, ohne angestrengt zu klingen. Auf Steigungsstrecken vermag die Lok ohne Probleme vorbildgerechte Züge hinaufzubefördern und auch zu halten.

Für einfache Wartungsarbeiten reicht die Bedienungsanleitung, die auf dem Einleger der Verpackung enthalten ist, aus. Motor- und Glühlampenwechsel sind erfreulicherweise ohne Lösen von Löt- und Klebeverbindungen möglich.

Ein dann und wann erforderlicher Wechsel der Haftreifen ist

nur nach der Abnahme der Stangen zum hinteren Kuppelradsatz möglich. Die Treib- und Kuppelzapfen sind eingepresst, so dass ein Lösen dieser Verbindung Schäden an den feinen Speichenrädern herbeiführen kann. Spätestens, wenn dieser Fall eingetreten ist, stellt sich heraus, dass auch ein Austausch der Radsätze nicht einfach zu machen ist. Da der Rahmen die Achsen umschließt und nicht auseinanderzunehmen ist, sind dazu die Räder von den Achsen abzuziehen. Arbeiten an Rädern und Steuerung werden zusätzlich durch die Verbindung beider Triebwerksseiten über den Steuerungsträger erschwert.

Fotos(4): Frickel



Im Lok-Rucksack ist der Motor verborgen. Beim Drehgestell erkennt man die stromführenden Kontaktfedern.

Die vier Laufradsätze sind hinter den Speichen nicht durchbrochen. Das mag nicht allzu schön aussehen, aber es dient der Verbesserung der Stromabnahme. Einseitig nimmt jede Laufachse Strom auf und gibt diesen über die Achswelle und federnde Kontaktbleche weiter. Dadurch kann die 62 die wildesten Gleisfiguren ohne Kontaktprobleme auch bei Langsamfahrt passieren. Beim Testmuster war ein Pol über die äußeren, der andere über die inneren Achsen der Drehgestelle angeschlossen. Durch einfaches Austauschen beider Achsen eines Drehgestells unter Beibehaltung ihrer Seitenlage (Wichtig!) kann man für eine gleichlange Abnahmebasis beider Pole sorgen. Die Laufradsätze sind nur von unten eingeklipst, so dass auch ein Austauschen gegen Neunspeicher möglich ist. Damit könnte der N-Bahner seine für knapp 140 Euro erworbene 62 je nach Zeitpunkt und Loknummer ganz vorbildgetreu ausstatten. *Klaus Habermann*

Zwar gab es tatsächlich einmal blaue S3/6, aber die waren als Ausstellungsstücke nur die Ausnahme. Eigentlich fuhr Maffeis Meisterstück einer Schnellzuglokomotive zu Länderbahnzeiten im bekannten grünen Kleid, bevor zu Reichsbahnzeiten alle Maschinen schwarz wurden. Die Vorbildlokomotive hat die Länderbahnzeit kaum mehr wahrnehmen können, lief sie doch erst im Jahr 1918 als S3/6 3673 aus Maffeis Münchner Werkshallen. Es war die letzte ihrer Art mit dem markanten Windschneidenführerhaus. Über München, Augsburg, Ingolstadt führte der Weg der inzwischen als 18478 bezeichneten Lokomotive zuletzt nach Lindau, wo sie 1959 aus dem Dienst schied.

In Lindau und in der Schweiz wartete sie anschließend über 30 Jahre auf ihren nächsten Einsatz. 1993 gelangte sie schließlich zunächst auf Leihbasis nach Nördlingen zum Bayerischen Eisenbahnmuseum (BEM) und wurde zusammen mit der Meininger Lokschmiede und dem Modellbahnhersteller Märklin betriebsfähig wiederaufgearbeitet. 1996 zeigte sie sich der Öffentlichkeit auf einer Märklin-

Die außergewöhnliche Front der vierzylindrigen S3/6 hat Minitrix perfekt umgesetzt.

Die Märchenkönigin



Manche haben sie als Phantasielok abgelehnt, bis sie das Orginal sahen: Die Nördlinger 18478 in königlichem Blau. Minitrix liefert jetzt die S3/6 im Maßstab 1:160.

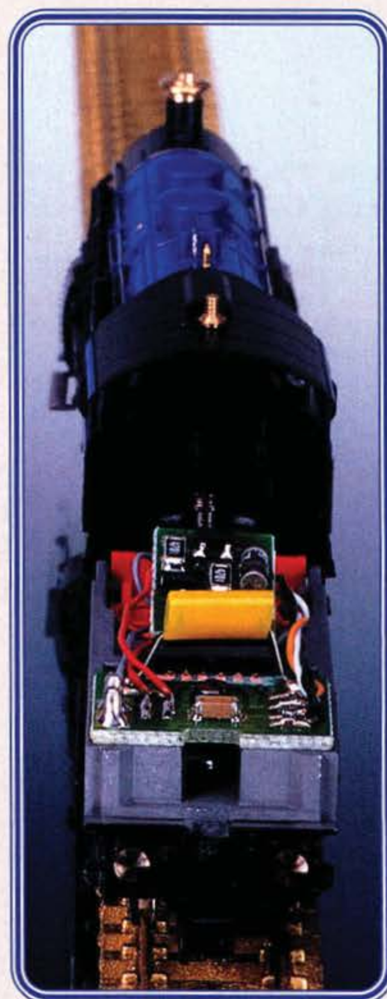
Fortschrittliche Technik im Maßstab 1:160

Werbetour – endlich wieder unter Dampf. Seitdem ist die Göppinger Unterstützung für eine der bekanntesten deutschen Dampflokomotiven, und für viele Eisenbahnfreunde eine der schönsten, nie versiegt.

Im Jahr 2000 vereinbarten das BEM und Märklin, dass die länderbahngrüne Maschine für ein Jahr mit einem blauen Anstrich fahren sollte und Märklin so ein Sondermodell in dieser Farbgebung ermöglicht wurde. Passender Anlass war das neue Musical über den bayerischen Märchenkönig Ludwig II. in einem völlig neu errichteten Theater in Füssen zu Füßen des Schlosses Neuschwanstein. Für Sonderfahrten zum Musical wurde S3/6 3673 eingesetzt, unterstützt von einer passend lackierten Kemptener BR 218.

Schon in der transparenten Schachtel erkennt man sofort, dass dieses Minitrix-Fahrzeug etwas Besonderes sein könnte. Freistehend ausgeführte Leitungen aus Metalldraht am Langkessel, fein detaillierte angesetzte Pumpen und die Laternen: Sie fallen sofort bei der ersten Inaugenscheinnahme auf. Mancher H0-Hersteller gönnt seinen Lokomotiven nicht solche Lampen. Sie sind ein wahrhafter Blickfang und natürlich funktionsfähig. Aber der Augenrundgang um die Lok ist noch lange nicht fertig. Kuppelstangen und Steuerung wirken zierlich und elegant und die Radsätze der Treibräder sind ein echter Augenschmaus. Der mittlere Treibradsatz hat geschwächte Spurkränze, was das Aussehen der S3/6 sehr unterstützt, ohne die Betriebssicherheit zu beeinträchtigen. Die Bremsklötze der Lok sind sauber über den Laufflächen der Radreifen angebracht. Sämtliche Tritte und Leitern sind ohne jeden Kunststoffglanz filigran ausgeführt. Allerdings sind sie auch so fein, dass sie sehr empfindlich sind. Vorsicht ist beim Umgang mit der Minitrix-Maschine geboten, schnell ist ein Teil abgebrochen.

Was wäre jedoch die feinste Ausstattung wert, falls es nicht gelänge, die gleiche Qualität bei Lackierung und Bedruckung zu erreichen. Deshalb ließ Minitrix auch nichts anbrennen und gab sich auch in diesem Punkt größte Mühe. Sowohl die blauen →

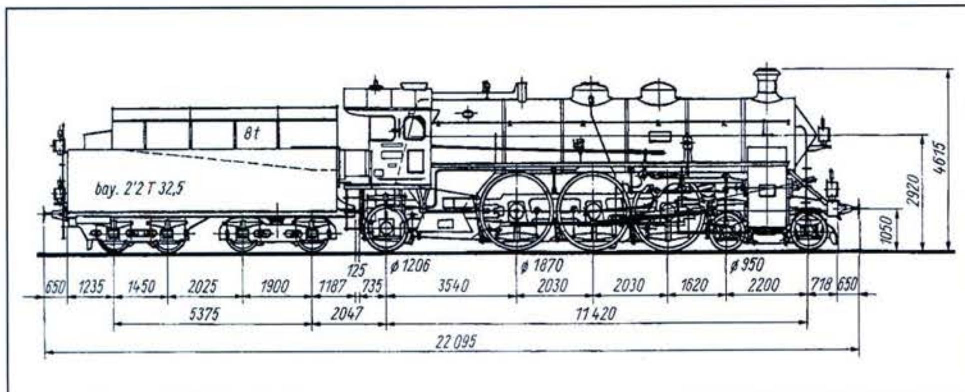


Im Tender ist reichlich Platz für die aufgeräumte Elektronik der Minitrix-S3/6. Auch ein Selectrix-Decoder hätte hier noch genug Raum.

Sogar Sissi, die Kaiserin von Österreich, scheint sich mehr für die S3/6 als für den Märchenkönig Ludwig zu interessieren.

Mess- und Datenblatt

18478 des BEM als S3/6 3673





Steckbrief

Hersteller: Trix, Nürnberg
Bezeichnung: S3/6 3673 bzw. 18478 des bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) Nördlingen
Nenngröße/Spur: N/9 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2001
Epoche: V
Katalognummer: 12227
Im Handel seit: Dezember 2001
Andere Ausführungen: S3/6 der K.Bay.Sts.B.
Gehäuse: Lok und Tender aus Metall
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Gewicht: 103 Gramm
Kleinster befahrener **Radius:** 192 mm
Kupplung: Tenderseitig N-Standard-Kupplung mit Kurzkupplungskinematik, vorne montierbare Kupplung
Normen: NEM, CE
Preis: 250 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)



Elektrik

Stromsystem: Zweileiter-Gleichstrom
Nennspannung: 14 Volt
Steuerungssystem: Ohne
Stromabnahme: Über Spurkranzschleifer auf 6 Lok- und 4 Tenderräder
Motor: Wartungsfreier Glockenankermotor
Beleuchtung: Spitzensignal vorn
Digitale Schnittstelle: NEM 651 (vorbereitet für Selectrix)



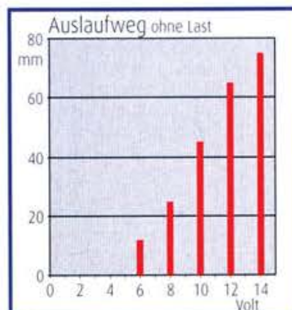
Mechanik

Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf die Treibachsen der Lok
Schwungmasse: Eine
Haftreifen: Zwei, auf der 3. Kuppelachse
Zugkraft:
Ebene: 20 Gramm
3 % Steigung: 16 Gramm
8 % Steigung: 13 Gramm



Service

Gehäusedemontage: Schrauben befestigen sowohl das Tendergehäuse als auch Lokfahrwerk und Kessel
Innenteile: Motor kaum zugänglich, Elektrik im Tender sehr gut zugänglich
Zurüstteile: Kolbenstangen-Schutzrohre
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen, Ersatzteilliste und Explosionszeichnung
Verpackung: Kunststoffschachtel mit Einsatz
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





U_0 = Spannung ohne Belastung
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung
U_{Nenn} = Nennspannung
V_{max}NEM: Zuschlag von 60 Prozent für N

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:160	Modell
Länge über Puffer	21400	133,8	135,0
Achsstand der Lok	11420	71,4	71,0
Treibraddurchmesser	1870	11,7	11,5
Achsstand des Tenders	5175	32,3	32,6
Höhe Schornstein über SO	4615	28,8	29,4
Achsstand der Treibräder	2030	12,7	12,8

Fahrwerte ohne Last	U_0 (V)	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	3,6	4	-
Kriechen	3,7	8	-
U_{Nenn}	14	171	75
$V_{Vorbild}$	9,7	120	40
bei 100 km/h	9	100	30

und schwarzen Teile der Lok sind sauber mit perfekten Trennkanten lackiert. Auch die schwarzen Einrahmungen der Scheiben sind ohne Fehl und Tadel. Die goldenen Kesselringe sind zart und dünn und weisen keine Ausfransungen auf. Dort, wo eine Kesselleitung über einen solchen Ring geht, ist der natürlich unterbrochen. Vom Fabrikschild bis zum letzten Untersuchungsdatum ist die Bedruckung gestochen scharf.

Das Antriebskonzept der Lok ist vorbildlich. Der kleine Glockenankermotor verschwindet im Kessel der Lok, treibt wirklichkeitsnah die Treibräder an und ermöglicht sogar die Andeutung der Führerstandseinrichtung. Da der Kessel aus Metall ist, liegt auch ausreichend Gewicht der insgesamt 103 Gramm schweren Lok über dem Antrieb. Der dritte Kuppelradsatz ist mit Haftreifen versehen und erhöht die Zugkraft.

Während der Motor in der Lok arbeitet, fand sich im akurat nachgebildeten bayerischen 2'2T26,4-Tender reichlich Platz für die erforderliche Elektronik und die Schnittstelle nach NEM 651 für einen optionalen Digitaldecoder. Die Stromabnahme erfolgt über die Treibräder der Lokomotive und die Tenderachsen. Lok und Tender sind sehr kurz gekuppelt und auch die Kabel zwischen Lok und Tender sind gut kaschiert.

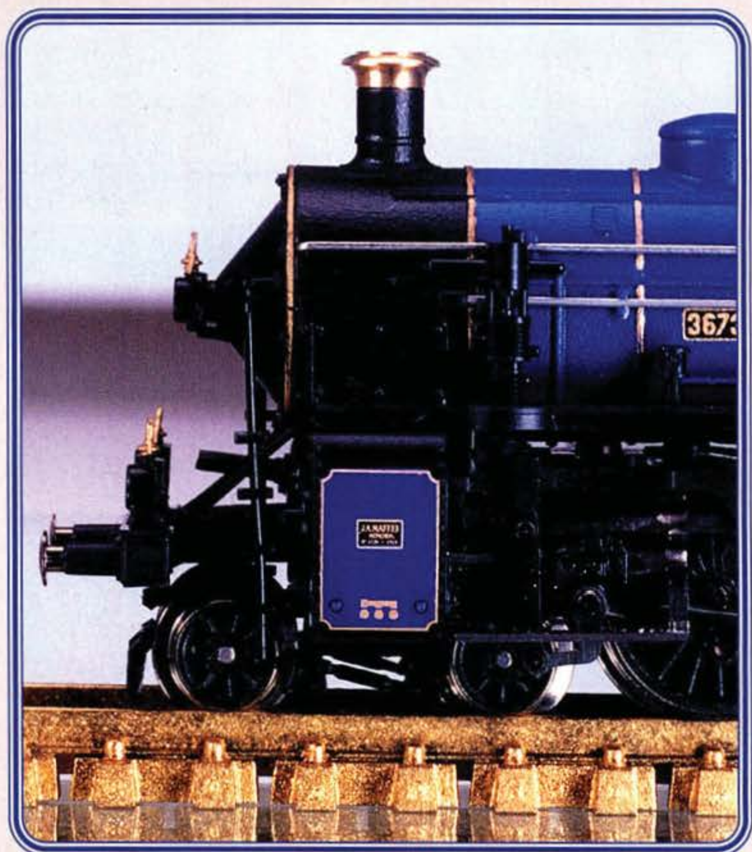
Langsam setzt sich die Märchenkönigin bei einer Spannung von 3,6 Volt mit 4 km/h ruckfrei in Bewegung. Dreht man den Regler etwas weiter auf, beschleunigt die Schnellzuglok kontinuierlich und ruckfrei, um bei 14 Volt eine Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu erzielen. Außer den Laufgeräuschen auf den Schienen ist von der Maschine kaum etwas zu vernehmen. Geradezu lautlos treibt der Motor die S3/6 an. Aus dieser Höchstgeschwindigkeit hat die Lok einen Auslauf von knappen acht Zentimetern, das ist nicht überragend, jedoch völlig ausreichend. Bei 12 Volt

rauscht Nördlingens Star mit 140 km/h über die Schienen und hat bei Stromunterbrechung noch einen Auslauf von 6,5 Zentimetern. Knapp unter 4 Volt kriecht sie mit 8 km/h über die Gleise.

Beim Zugkrafttest zieht die Dampflok in der Ebene gute 20 Gramm über die Seilrolle. Es war für die S3/6 kein größeres Problem, 20 vierachsige Personenwagen bei einer Spannung von 12 Volt mit mehr als 100 km/h zu schleppen. Vorbildgerechte Züge mit bis zu acht Wagen haben somit eine ausreichende Leistungsreserve. In der dreiprozentigen Steigung schaffte das N-Modell der 18 478 des BEM 16 Gramm, und am achtprozentigen Anstieg reicht es immer noch für 13 Gramm über die Seilrolle.

Den Konstrukteuren im Hause Trix ist mit der S3/6 zweifellos ein sehr fortschrittliches Fahrzeug gelungen. Das betrifft sowohl das Äußere als auch die mechanisch-elektronische Ausstattung. Wenn es möglich ist, N-Dampflokomotiven derart unauffällig mit einem Kessel-Antrieb auszustatten, dann hat diese Maschine sicher Vorbildcharakter.

Der Entwicklungs- und Arbeitsaufwand ist für ein derart komplett und perfekt ausgestattetes Fahrzeug entsprechend höher. Sowohl die Qualität der Ausführung als auch der Preis erreichen deshalb für ein N-Fahrzeug in der S3/6 neue Dimensionen: Mit etwa 250 Euro muss man für die blaue König-Ludwig-Variante, die als MHI-Modell 2001 ausgeliefert wurde, rechnen. Deutlich günstiger ist die grüne Länderbahn-Ausführung, die mit zirka 200 Euro zu Buche schlägt – angemessene Preise für sehr gut gemachte Fahrzeuge. *Stefan Alkofer*

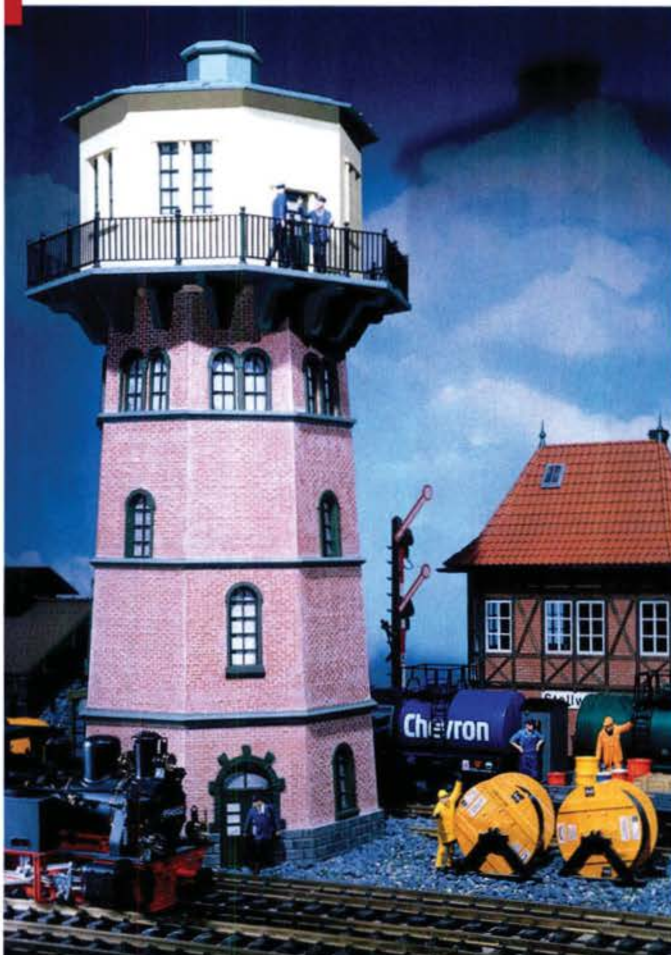


Das Maffei-Fabrikschild ist gestochen scharf und die feinen güldenen Kesselringe weisen keinerlei Ausfransungen auf.

Fotos: Stefan Alkofer

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

POLA ▸ *Wasserturm und Bahnhof Reichenbach*



Für die Spur IIm liefern die Gütenbacher einen stattlichen Wasserturm (Bild). Auf einer Grundfläche von etwa 40 x 40 Zentimeter reckt sich das Bauwerk 85 Zentimeter in die Höhe. Weniger in die Höhe, als vielmehr in die Länge zieht sich der Bahnhof Reichenbach, der es in dieser Dimension auf 96 Zentimeter bringt.

Trix ▸ *Dampfspeicherlok in H0*



Auf Basis der Märklin-Neukonstruktion lieferte Trix jüngst zum Schwerpunktthema „Kohle und Energie" die vierachsige Henschel-Dampfspeicherlok in Epoche-III-Beschriftung (Bild) aus. Das Modell mit Fünfpoler und digitaler Schnittstelle war als Einmalserie für 2001 angekündigt. In MHI-Sonderausführung als Nördlinger 18478 in Königsblau rollte kurz vor den Festtagen noch die Minitrix-S3/6 (Test ab Seite 92) in die Regale des Fachhandels.

PIKO ▸ *Behältertragwagen Btmm*



Noch rechtzeitig vor den Festtagen lieferten die Sonneberger als H0-Neukonstruktion die Siemens-Dispo-Lok (Probefahrt auf Seite 81) und den zweiachsigen Behältertragwagen Btmm (Bild) aus. Der mit fünf Behältern bestückte Waggon war eine Neuentwicklung der Deutschen Reichsbahn aus der Mitte der 60er-Jahre. Das Modell ist entsprechend nach der DR-Epoche III beschriftet.

Revell ▸ *Ludmilla als H0-Bausatz*

Mit dem ursprünglich für Juni 2001 angekündigten H0-Bausatz der Diesellok-Baureihe 130/230 meldet sich Revell in der Modellbahnszene zurück. Die auf der Nürnberger Messe 2001 vorgestellte Neukonstruktion besteht aus 127 Kunststoffteilen und erweitert das aus den fünf überarbeiteten Dampflok-Bausätzen bestehende H0-Modellbahnprogramm der Ostwestfalen. Die Modelle sind sämtlich unmotorisiert. Info: Revell AG, Postfach 2609, 32226 Bünde, Tel. (05223)9650, Fax (05223)965488.

UNI-CATA ▸ *Grove-Mobilkran in H0*



Das sehr fein gestaltete Modell des Grove-Mobilkrans weist zu öffnende Türen am Fahrerhaus und Kranaufbau auf. Der Teleskoparm lässt sich ausziehen und muss vom Käufer noch mit beiliegendem Seilwerk und Haken ausgerüstet werden. Vorbildgetreu lassen sich die Stützen ein- und ausfahren. Auch eine Echtgummibereifung zählt zum Ausstattungsumfang. Info: Uni-Cata Modellbau, Kirchenberg 11, 90482 Nürnberg, Tel. (0911)541242, Fax (0911)2007794, Internet: unicata-modellbau.de, E-Mail: unicata@t-online.de.

AUHAGEN ▸ *Kulissen für TT- und H0-Anlagen*

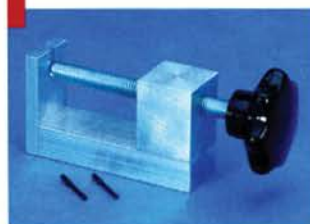
Mit alten Bekannten im Raumzellensystem wartet jetzt das Marienberger Familienunternehmen auf: Die Wohnhäuser Bahnhofstraße 9 und 11 sowie ein freistehendes Wohnhaus mit Geschäft vertreten den klassischen Zwischenmaßstab um 1:100 und werden deshalb für H0 und TT gleichzeitig angeboten. Wirklich neu sind dagegen die zwei jeweils dreiteiligen Hintergrundkulissen, die das Döllnitztal zeigen. Allerdings ist die Ergänzung, die das Ensemble auf stattliche 5,82 Meter Länge bringt, nur gespiegelt.

FLEISCHMANN ▸ *Offener DR-Vierachser in N*



In der Baugröße N können DR-Freunde nun einen vierachsigen offenen Waggon der Bauart OO (Bild links), der als DB-Wagen auch in H0 erscheint, in ihren Fahrzeugpark einreihen. Bei der aus einem Gelh Dresden und einem Pwg bestehende DRG-Leig-Einheit (Bild rechts) fällt die mehrfarbige Beschriftung auf. DB-Anhänger werden mit einem vierachsigen aus den USA stammenden Hilfszug-Gerätewagen bedacht. Für Digitalbahner hält Fleischmann nun ein Adapter-Set für FMZ-Booster bereit.

FOHRMANN WERKZEUGE ▸ *Radsatz-Richtgerät*



Die Werkzeugspezialisten bringen nun eine verbesserte Version ihres Radsatz-Richtgerätes (Bild) in den Handel. Mit dieser jetzt leichter handhabbaren Apparatur kann man Radsätze auf die gewünschte Spurweite einstellen. Desweiteren sind die Krause-Klammen zur Verlegung von Flexgleisen nun auch für die Baugröße TT lieferbar. Außerdem stellen die Fohrmänner einen Universal-Bohr-, Fräs- und Schleifständer für Proxxon- oder Dremel-Maschinen her. Info: Fohrmann-Werkzeuge, Gibirgsdorfer Str. 17, 02828 Görlitz, Tel. (03581)361193, Fax (03581)361194.

LGB ▸ *Großkreis-Gleise*



Lange Loks und Wagen brauchen sich dank des neuen Großkreises nicht mehr durch enge Kurven zu quälen. Allerdings hat der Kreis aus diesen Gleisen einen Außendurchmesser von etwa 4,8 Metern. Das Feuerwehr-Schienenmotorrad TOM eilt mit heulender Sirene und funktionsfähigem Blaulicht zum Einsatzort. Der aus hochgebogenen Schienen bestehende Oldtimer-Prellbock, sollte da besser nicht im Weg sein. Sonst müsste der Modellbahner eventuell defekte Teile auf den ebenfalls neuen DR-Niederbordwagen (Bild) verladen.

MEHANO ▸ *Container-Tragwagen in H0*



Frisch von der Messe Heim und Handwerk rollt der Container-Tragwagen Sgkkms698 an. Die Groß-Container des Vierachsers werden zunächst mit Schriftzügen von Max-Logistik (Bild), DB Cargo oder Spedition Wandt geliefert.

ROCO ▸ *S-Bahn-420 mit Fernseh-Werbung*

Der S-Bahn-Triebwagen der Baureihe 420 erscheint nun in einer limitierten Sonderserie mit Werbeschriftzug des Privat-Fernsehsenders Pro 7. Als zweite Triebfahrzeugneuheit rollt die österreichische 1020 in blutorangefarbener Epoche-IV-Lackierung und drei Stirnfenstern an. Die württembergischen Schnellzugwagen sind als C4ü, BC4ü und ABC4ü wieder in Epoche-II-Ausführung lieferbar. Eine Donnerbüchse Ci ist nun als Lazarett-Wagen beschriftet. In der Baugröße N rollen die 101014 mit THW-Schriftzug, ein Liegewagen von Scharnow-Reisen und ein gedeckter Güterwagen von Brau AG Bier an.

HERIS ▸ *Granulatwagen der Ermewa GmbH*



Der ab 1998 von der Firma Feldbinder (siehe auch Seite 7) gebaute Privatbahn-Granulattransportwagen (Bild) ist zwar von der Hamburger Ermewa GmbH angemietet, sein Heimatbahnhof ist aber das belgische Antwerpen. Info: Heris-Modelleisenbahn, Kaesbachstr. 17, 41063 Mönchengladbach, Tel./Fax (02161)895959, Internet: heris-modelleisenbahn.de, E-Mail: info@heris-modelleisenbahn.de.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

WEINERT ▸ *Triebwagen Eifel/Schleswig in H0*



Die Vorbilder des Talbot-Triebwagens der Bauart Eifel/Schleswig (Bild) waren bei vielen Bahnen im Einsatz, weshalb dem Modell auch Beschriftungssätze für neun verschiedene Kleinbahnen beiliegen. Der Komplettbausatz beinhaltet ein Gehäuse aus Weißmetall- und Ätzteilen und ein Kunststoffdach. Er ist für die Spurweiten H0e und H0m lieferbar. Daneben vertreibt Weinert die 61 Zentimeter langen Peco-Spur-I-Weichen, die einen Abzweigradius von 3,05 Metern haben. Info: Weinert Modellbau, Mittelwendung 7, 28844 Weyhe/Dreye, Tel. (04203)9464, Fax (04203)5230.

HALWA ▸ *Schotterkleber*



Mit dem Kunststoffdispersions-Schotterkleber (Bild) auf Wasserbasis gehören verschmierte Schwellen der Vergangenheit an. Zunächst richtet der Modellbahner das Schotterbett aus. Anschließend beträufelt er beide Seiten der Böschung mit dem Kleber, der sich dann von selbst in die Gleismitte zieht. Die Gleise lassen sich rückstandsfrei wieder ausbauen. Verformungen in der Gleistrasse werden ohne Rissbildung hingenommen. Echtsteinschotter aus Granit, Gneis oder Kalkstein wird in vorbildgerechter Körnung für die Baugrößen H0, TT, N und Z angeboten. Halwa Feinmodellbau, Postfach 710147, 70607 Stuttgart, Tel./Fax (0711)4416923, Internet: www.halwa.de, E-Mail: mail@halwa.de.

MÄRKLIN ▸ *Karbidflaschenwagen-Set in H0*



Als H0-Vierer-Set haben die Göppinger die auf der letzten Nürnberger Messe angekündigten vierachsigen Karbidflaschenwagen (Bild) aus der Epoche III noch vor dem Jahreswechsel in den Handel gebracht. Das Set besteht aus zwei Flachwagen 519153 und zwei Flachwagen mit Bremserhaus 519149 inklusive unterschiedlich beschrifteter Karbidflaschen. Die Modellvorbilder waren bei der Bundesbahn eingestellte Privatwaggons der Süddeutschen Kalkstickstoff-Werke (SKW) Trostberg. Die Originale der Fas-Selbstentlader, die Märklin nun auch in Z anbietet, kommen beim Vorbild häufig in Schotter-Ganzzügen zum Einsatz. Die Modelle werden zunächst in einem Drei-Wagen-Set mit unterschiedlichen Betriebsnummern geliefert.

UHLENBROCK ▸ *DCC-Lokdecoder*



Besonders kompakt präsentiert sich Uhlenbrocks erster DCC-Digitaldecoder (Bild) für Triebfahrzeuge. Der gerade einmal 19 x 16 x 5 Millimeter große Decoder kann laut Hersteller mit allen gängigen DCC-Zentralen programmiert werden, besitzt zwei Funktionsausgänge und einen über f3 schaltbaren Rangiergang. Der Baustein eignet sich für Motoren mit einer maximalen Stromaufnahme von 800mA. Geliefert wird er wahlweise mit oder ohne Schnittstellenstecker nach NEM 652.

LILIPUT ▸ *Schnellzuglok 05 in H0*



Ohne Stromlinienverkleidung fuhren die 05001 und 002 bei der jungen Bundesbahn. Das passende H0-Modell (Bild) der frühen Epoche III legte nun Liliput-Bachmann auf. Für Reichsbahn-Fans rollte die Reko-52 (Probefahrt ab Seite 82) auf die H0-Gleichstromgleise. Für Spalter Bier ist jetzt ein weiterer DRG-G02 mit Bremserhaus auf Anlagen der Epoche II unterwegs, während der bei der Bundesbahn eingestellte zweiachsige Kesselwagen der Industrieverwaltungsgesellschaft Bad Godesberg die Epoche III repräsentiert. Der sechsachsige Schwertransport-Flachwagen der Bundeswehr ist dagegen trotz des fehlenden N in „Verkehrskommandatur" erst in der Epoche IV einzusetzen.

US-Corner



Der Hi-Cube wird von der SD60 zum Empfänger gebracht.

Die in den USA 60-Fuß-Hi-Cube-Box-Cars genannten großräumigen Güterwagen kommen seit den frühen 70er-Jahren im ganzen Land zum Einsatz. Die Hersteller rüsten die Fahrzeuge je nach Kundenwunsch mit einer oder zwei Schiebetüren aus. Die im Innenraum teilweise doppelstöckig ausgeführten Vierachser werden zum Beispiel zum Transport von Autoteilen, bis hin zu ganzen Karosserien eingesetzt. Das H0-Modell aus Athearns hochwertiger Genesis-Produktlinie weist freistehende Griffstangen und am Fahrgestell eine feingliedrige Darstellung der Bremseinrichtung auf. Die Bremsklötze liegen in Radebene. Besonders aufwendig ist die Bedruckung speziell bei den Ausführungen der Union Pacific (Bild), die 10-Fuß-Youngston-Türen besitzen. Im Bild hängt der Waggon hinter einer SD60 der UP von Brawa/Life-Like. Der gleiche Wagentyp ist auch noch mit einer anderen Betriebsnummer und in Ausführungen anderer Bahngesellschaften lieferbar.

LEMKE ▸ *Aufbau-Straßenbahntriebwagen*



Mit dem zweiachsigen Aufbau-Triebwagen von Düwag erhält der H0-Straßenbahnfan ein wichtiges Modell, das in vielen westdeutschen Städten in den Epochen III und IV im Einsatz war. Der Kato-Triebwagen besitzt einen funktionsfähigen Stromabnehmer, einen neu konstruierten Antrieb und ist für den Einbau einer Innenbeleuchtung vorbereitet. In der Baugröße N wird die exklusive Serie von Modellen mit Coca-Cola-Beschriftung mit einer E-Lok der Baureihe 460 der SBB fortgesetzt. Info: Wolfgang Lemke GmbH, Schallbruch 34-34a, 42781 Haan, Fax (02129)52218, Internet: www.lemkecollection.de, E-Mail: lemke.gmbh@t-online.de.

ERMO ▸ *Stallgebäude aus Resin für H0, TT, N*



Bausätze und Fertigmodelle nach Vorbildern aus dem ländlichen Raum ist die Spezialität der Firma Ermo. Die Modelle sind aus dem Gießharz Resin hergestellt. Der Stall mit Pultdach, zunächst als Modell im Maßstab 1:87 auf dem Markt, ist inzwischen auch für TT und N lieferbar, ebenso die satteldachgedeckte Scheune (Bild) in Fachwerk- und Holz-Mischbauweise. Info: Ermo-Modelle, Mühlstr. 2a, 06242 Roßbach, Tel. (034633) 22376, Fax (034633) 90395, Internet: www.ermo-resinmodelle.de.

HERPA ▸ *Porsche Targa und Pressmüllwagen in H0*



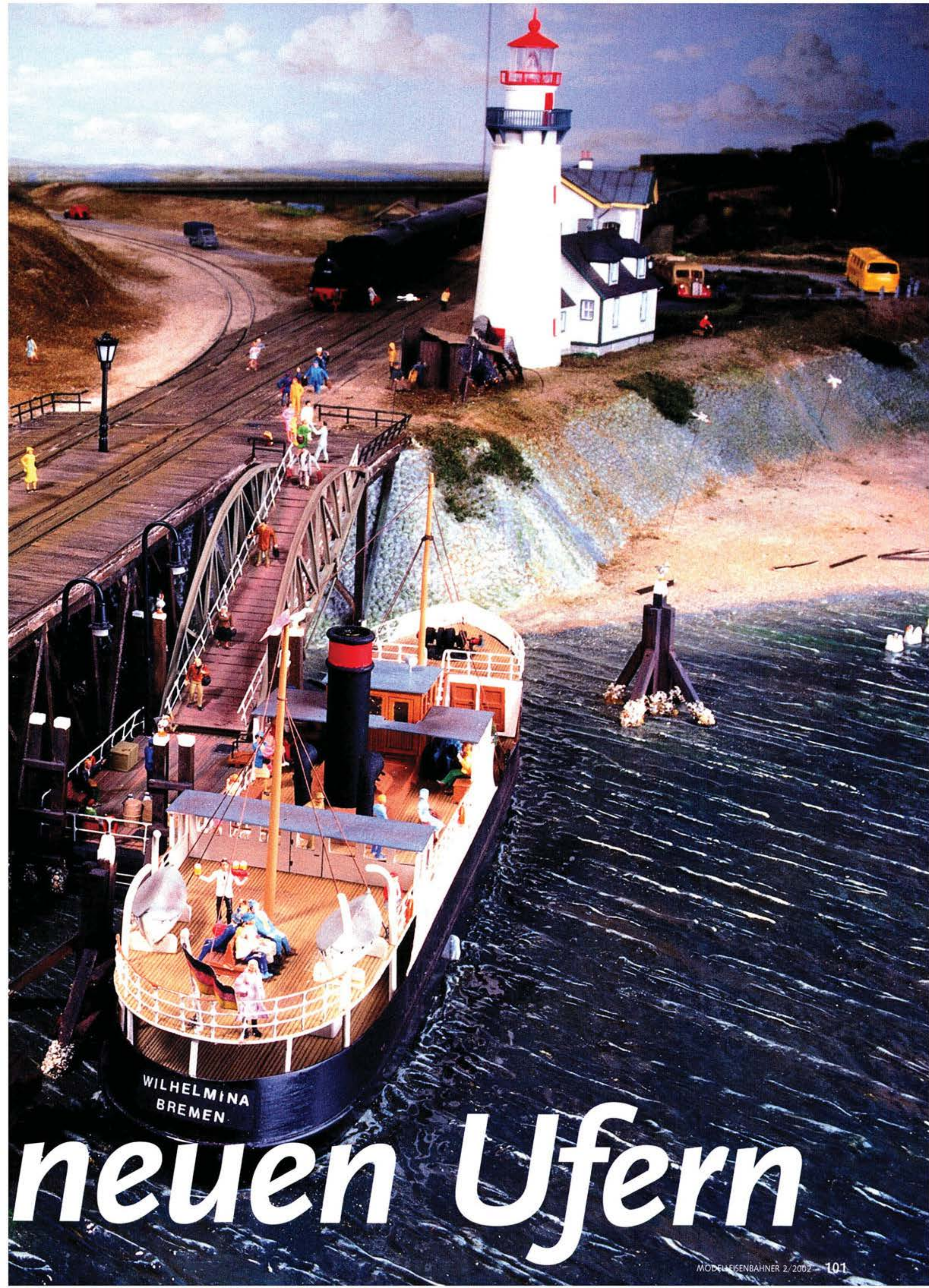
Dass ein flinker Porsche 911 Targa einen BMW X5 oder gar einen Pressmüllwagen auf MAN-TG-A-Basis (Bild) ausbremst, kommt in der Realität eher selten vor. Mit den weiteren Herpa-Neuheiten wird schnell ein H0-Stau daraus. Es reihen sich ein: Mercedes-Actros-Staubgut-Sattelzug von Rhenus-Logistik, Daf-CF-Hängerzug der Cargo-Line und ein ebenfalls mit einem Daf CF bespannter Sattelzug mit einem Tankcontainer der englischen Bulkhaul-Spedition. Bei der Feuerwehr rückt eine Drehleiter MAN M 2000 aus.

Die schnuckeligen Hinterhöfe des kleinen Dorfes „Buxholm" zeichnen sich durch liebevolle Details aus.



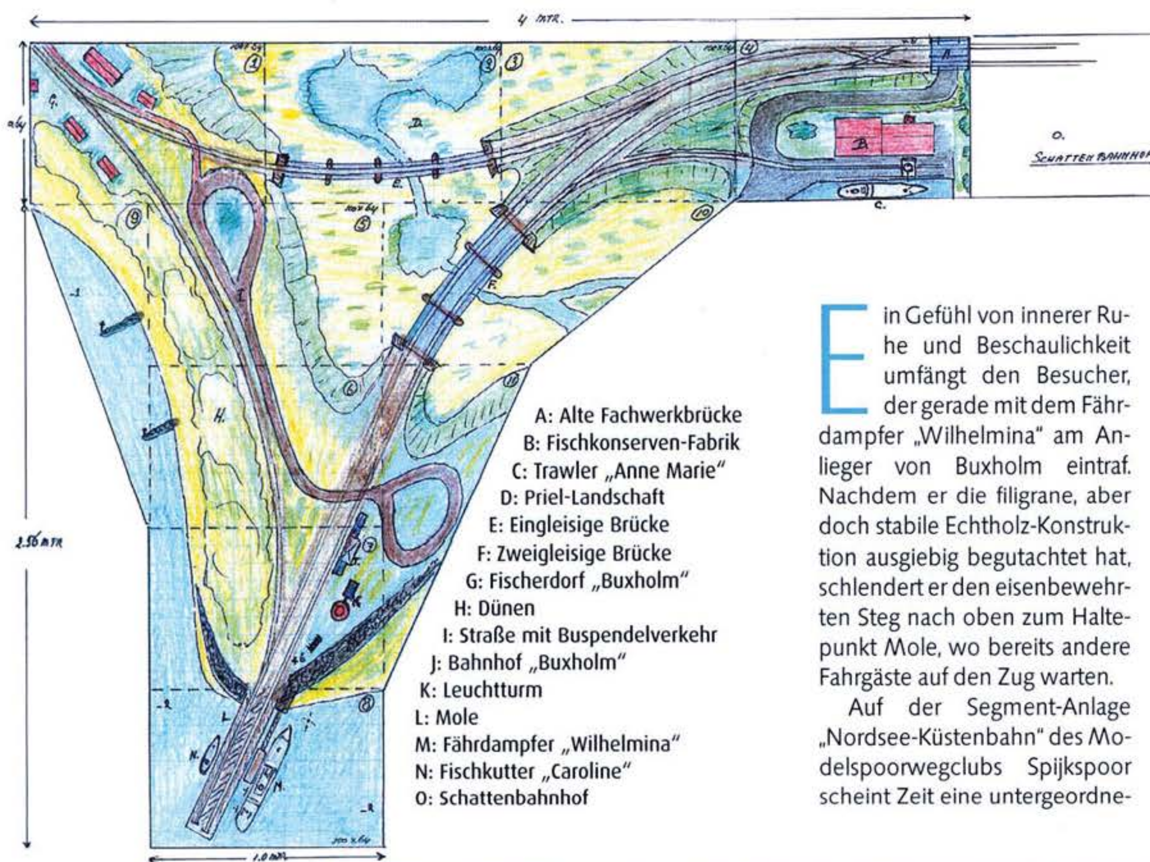
Maritime Motive erwecken Urlaubsstimmung beim Betrachter. Auch die Modellbahner des niederländischen Clubs „Spijkspoor" zog es thematisch an die Küste.

Anker auf zu



neuen Ufern





A: Alte Fachwerkbrücke
B: Fischkonserven-Fabrik
C: Trawler „Anne Marie"
D: Priel-Landschaft
E: Eingleisige Brücke
F: Zweigleisige Brücke
G: Fischerdorf „Buxholm"
H: Dünen
I: Straße mit Buspendelverkehr
J: Bahnhof „Buxholm"
K: Leuchtturm
L: Mole
M: Fährdampfer „Wilhelmina"
N: Fischkutter „Caroline"
O: Schattenbahnhof

Ein Gefühl von innerer Ruhe und Beschaulichkeit umfängt den Besucher, der gerade mit dem Fährdampfer „Wilhelmina" am Anlieger von Buxholm eintraf. Nachdem er die filigrane, aber doch stabile Echtholz-Konstruktion ausgiebig begutachtet hat, schlendert er den eisenbewehrten Steg nach oben zum Haltepunkt Mole, wo bereits andere Fahrgäste auf den Zug warten.

Auf der Segment-Anlage „Nordsee-Küstenbahn" des Modelspoorwegclubs Spijkspoor scheint Zeit eine untergeordnete Bedeutung zu haben. Zu sehen gab es die erst im vergangenen Jahr fertiggestellten Segmente in München auf der Messe „Heim und Handwerk". Dass viele Modellbahnfreunde mit gehetztem Gesichtsausdruck an den Stand kamen und ihn erst nach geraumer Zeit mit entspanntem Antlitz wieder verließen, spricht für die Handwerkskunst der niederländischen Erbauer. Weniger ist oft mehr. Dieser Grundsatz gilt auch beim Anlagenbau. Häufig bedarf es nur weniger Mittel, um eine perfekte Modellbahnkulisse zu erschaffen. Das Wenige muss dann allerdings perfekt sein, ein Abbild der Wirklichkeit eben. Und sei es nur die Art der Landschaft mit ihrem charakteristischen Bewuchs und den von Menschen errichteten Gebäuden. Nach diesem Grundsatz haben Modellbahnfreunde aus



Einen auf Modellbahnanlagen ungewohnten Eindruck hinterlassen die vorbildgerecht zum Trocknen aufgespannten Fischernetze. Sie wurden aus Schulterpads gefertigt.



Das Gleis hört zwar an der hinteren Anlagenkante auf, doch Dorf und Landschaft setzen sich auf der perfekt gemalten Kulisse fort.

Holland eine auch in der Form ungewöhnlich gestaltete Anlage gebaut.

Holland ist bekanntlich von der Nordsee geprägt, seine Strände weisen an einigen Küstenabschnitten eine herrliche Dünenlandschaft auf. Da verwundert es niemanden, dass die miniaturisierte Dünenlandschaft so verblüffend echt aussieht und zum Baden – leider nur für die kleinen Preiserlein – einlädt. Die Dünen entstanden aus echtem, gesiebten Strandsand, Kies und anderen Sandarten. Der karge Bewuchs besteht teilweise aus Naturmaterialien. Bäume fehlen fast ganz. Belaubung und Schotter stammen von Woodland (Noch).

Des besseren Fahrzeugangebots wegen verlegten die Modellbauer das Thema ihrer Anlage allerdings ins Deutschland der Epoche III bis etwa 1960. →

Am filigranen Pier hat soeben der Artitec-Garnelenkutter „Caroline" festgemacht. Die bewegte Wasseroberfläche wirkt täuschend echt.

Urlaubsstimmung pur vermittelt diese Strandszene. Nur wenige Spaziergänger, aber auch Möwen und Hasen bevölkern die Dünen.

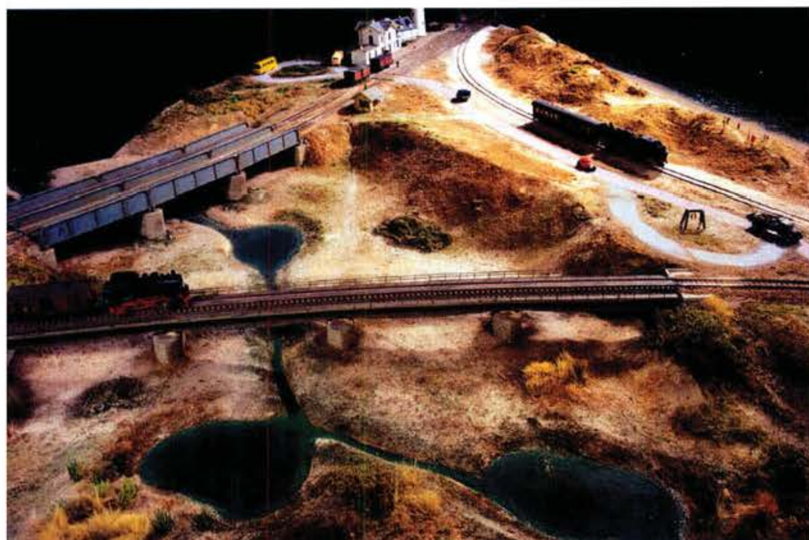


Ruhig geht es zu im kleinen Fischerdorf „Buxholm". Hier scheint die Welt noch in Ordnung und frei von großstädtischem Stress und Hektik zu sein.

Anlagen-Steckbrief

H0-Segmentanlage
Maße: Dreieckige Grundform mit Schenkellängen von etwa 3, 3,5 und 4 m
Erbauer: Modelspoorwegclub „Spijkspoor", Spijkenisse, Niederlande
System: DCC-Digital, System Lenz
Epoche: III bis 1960
Gleislänge: Etwa 18 m
Gleismaterial: Roco-Line (Code 83) ohne Bettung
Rollendes Material: Roco, Kato, Fleischmann
Anlagenthema: Nordsee-Küstenbahn mit Personen- und Güterverkehr. Buspendelstrecke mit Faller-Car-System
Vorbild: Kein konkretes

Kontakt: Modelspoorwegclub Spijkspoor, Joop Landman, Garnaal 24, NL-3225 AG Hellevoetsluis, Tel. (0031)(181) 319091, E-Mail: la@thrijswijk.nl



Die ungewöhnliche dreieckige Anlagenform mit ihrem rangierintensiven Gleisdreick suggeriert dem Betrachter große räumliche Tiefe.

Die Steuerung der verschiedenen einsetzbaren Zuggarnituren erfolgt mit Hilfe des Lenz-Digitalsystems.

Das Wasser ist eine blaugrün angemalte glatte Holzfläche, auf die mehrere Schichten Bootslack zur Erzielung einer realistischen Wasseroberfläche aufgetragen wurden. Die Wellen der Nordsee bildete Wim Bakelaar, seines Zeichens Modellbauer und Ausstellungskoordinator, mit der Heißklebepistole in einer sich über zwei Tage hinziehenden Sisyphus-Arbeit nach. Anschließend wurden die Schaumkronen mit Acrylfarben aufgepinselt und ebenfalls mit Bootslack überzogen.

Die Gebäude entstanden teilweise im Eigenbau. Während der Bahnhof von Artitec und der Leuchtturm von Walthers stammen, bastelten einige weibliche Clubmitglieder die kleinen Fischerhäuser aus Polystyrolplatten. Und wenn Frauen am Werk sind, fällt auch die Wahl des Materials für die Fischernetze auf ihnen bekannte Stoffe: Gefertigt sind die Netze aus Schulterpads.

Das Passagierschiff „Wilhelmina" und der Trawler „Anne Marie" im Frachthafen sind nach Originalplänen erstellt, der kleine Garnelenkutter „Caroline", der am Pier festgemacht hat, stammt dagegen von Artitec.

Die Dreiecksform der Anlage vermittelt dem Betrachter von den Spitzen aus enorme Tiefe, während bei eventuellen Störungen bequem von den Seiten in die Anlage eingegriffen werden kann. Doch das Geheimnis der Weitläufigkeit der Anlage liegt nicht nur in der Schenkeltiefe von drei mal vier Metern. Erst der geschickt angepasste Hintergrund verleiht der Anlage ihre optische Tiefe.

Die Rotterdammer Designerin Marianne Bakelaar, Wim Bakelaars Tochter, hat als Künstlerin natürlich den Umgang mit Farben gelernt. Während der Bauphase besichtigte sie die Anlage und nahm Proben der verschiedenen Sande und Streu-

materialien. Auch ließ sie sich die Positionen der Priele zeigen, um deren Fortsetzung auf die Kulisse zu übertragen. In ihrem Atelier kreierte sie eine zweidimensionale Fortsetzung der Modelllandschaft, die treffender für die Anlage nicht hätte gemalt werden können. Neben der perfekt umgesetzten Betrachterperspektive tauchen auch die Anlagenfarben an der Kulisse auf. Selbst der kleine Ort hinter den Dünen und der Meeresstrand wurden im Hintergrund per Pinselstrich fortgesetzt. Die mächtigen, für die Nordseeküste typischen Haufenwolken tragen durch ihr prächtiges Lichtspiel zur Gesamtstimmung bei.

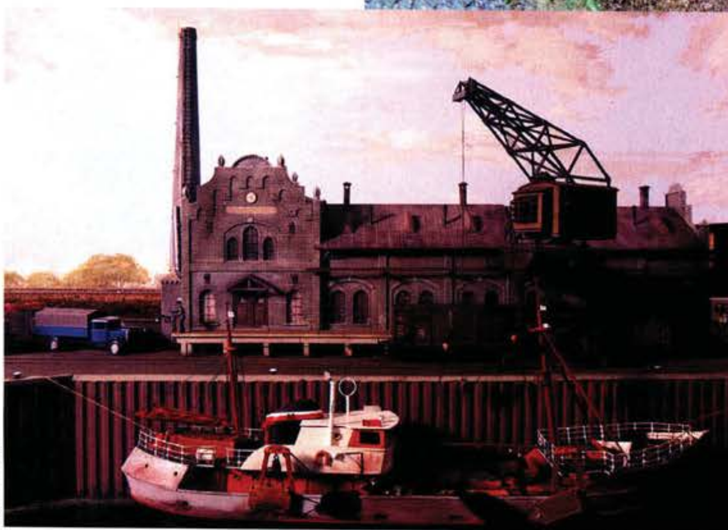
Damit Anlage und Hintergrund auch wirklich gut zur Geltung kommen, wurde großer Wert auf eine gleichmäßige Ausleuchtung gelegt. Leuchtstoffröhren im hinteren Anlagenteil und Spots für Bahnhof und Pier imitieren das Licht eines Sommertages am Meer.

Wenn in der verkehrsschwachen Zeit kein Zug fährt, verbindet ein dank Faller-Car-System auch mobiler Bus die Mole mit dem Dorf Buxholm.

Eine Erweiterung der faszinierenden Anlage über Buxholm hinaus ist auf der linken und rechten Seite möglich. Es scheint also nur eine Frage der Zeit, wann die Spijkspoor-Mitglieder wieder den Anker zu neuen Taten lichten.

Markus Tiedtke/Jochen Frickel

Direkt neben dem Küstenbahnhof „Buxholm“ erhebt sich in Strandnähe der markante Leuchtturm aus dem Walthers-Programm.



Direkt vor der Fischkonservenfabrik hat der Trawler „Anne-Marie“ Anker geworfen und wartet nun auf die Löschung seiner Ladung.

Fotos: M. Tiedtke

Lange Wege durc

Teil 2

Fahrspaß auch mit langen Zügen, stimmige Details entlang der Bahnstrecke und ebenso im Hinterland: Beim Griff nach den Sternen ihrer Miniaturwelt im Maßstab 1:160 haben zwölf begeisterte Modellbahner gemeinsam in Dortmund einen vielversprechenden Weg eingeschlagen. Ihre Grundregel: Nicht zu akkurat, dafür aber lebensnah.

hs N-Universum

Eins ist jedem sofort klar, der in die N-Welt der quicklebendigen Dortmunder Arbeitsgemeinschaft Modellbahn eintaucht: Hier bewegt sich was.

„Na also, sie bewegt sich doch", schallt es wie zur Bestätigung aus der Ecke, wo Hartmut Timm gerade die Bemühungen Ben Lindners verfolgt, seine V65 zum Laufen zu bringen. Das geht auch solange gut, bis der miniaturisierte Bundesbahndiesel samt Personenwagengarnitur im Unterholz, will sagen, im Untergrund der Module verschwindet und, na klar, nicht mehr auftaucht.

Nur einen kurzen Moment währt das Gelächter. Ben Lindner entgeht weiteren Frotzeleien, indem er an diesem Abend nun schon zum wiederholten Male in die Unterwelt abtaucht.

Bewegende und bisweilen eben auch bewegte Szenen, die sich da rund um die Modulanlage im Vereinsdomizil, dem Lütgendortmunder Kulturhaus an der Werner Straße, abspielen. Zumeist freitags und nicht selten zu vorgerückter Stunde, denn wenn die zwölf N-Bahner der Arbeitsgemeinschaft beim Wochentreffen einmal in Fahrt gekommen sind, finden sie so schnell kein Ende.

„Das wäre bei unserer Messeanlage auf der Intermodellbau einfacher gewesen", meint AG-Vorsitzender Klaus Arnold, zu mir gewandt, auf die Untergrundaktivitäten Ben Lindners gemünzt. Unter Ächzen und Schnaufen, begleitet von unbestimmt scharrenden Geräuschen, gestaltet sich für den 30-jährigen Diplom-Informatiker die Bergung seines Diesel-Hobels aus der nur von unten zugänglichen Tunnelpassage offenkundig nicht ganz einfach. Nach Minuten bangen War- →



In Sichtweite des Bahnhofs rücken Arbeiter dem Gestrüpp zu Leibe, was mangels stärkender Getränke Kraft kostet und Pausen erzwingt.



Die Ortsgüteranlage bietet in der Epoche III nicht nur gleich mehrere Arbeitsplätze, sondern auch regen Rangierbetrieb der Bundesbahn.

tens, noch während irgendwer etwas wie „nur unter Einsatz einer Rettungsschere geborgen" murmelt, taucht Lindners gerötetes Gesicht über dem N-Horizont wieder auf. Triumphierend schwenkt er seine widerspenstige V65 und beschränkt sich für den Rest der Nacht auf das Bewegen gutmütigerer Triebfahrzeuge.

„Ja, ja, der Vorführeffekt", seufzt AG-Schriftführer Christian Gerstkamp und erinnert sich an jene beliebten Situationen, wenn vorm staunenden Publikum immer wieder derselbe Waggon an derselben Weiche nicht im Programm vorgesehene Wege einschlägt oder sich der Bubikopf trotz Faulhabermotor, Schwungmasse und Spannung am Gleis beharrlich weigert, seine Fahrt von Modul D nach Modul E fortzusetzen.

Ein gewisser Schwund ist halt immer. Und wenn die Technik streikt, muss das nicht am Peco-Gleis, Code 55, liegen, mit dem die AG-N-Bahner hochzufrieden sind, und auch nicht an schlampiger Arbeit. Schließlich haben sich die Dortmunder bezüglich der Gleislagen und somit der Modulübergänge an Fremo-Normen orientiert. Mit einer selbst gefertigten Metallschablone wurden zuverlässig die Positionen der Bohrlöcher zum Verschrauben der Module, der Kabelverbindungen sowie der Gleismitten und Schienenprofile bestimmt. Auf Übergangsgleisstücke zwischen den Anlagenteilen verzichtete die Arbeitsgemeinschaft. „Kopfstücke und Module", so Gerstkamp, „schließen bündig ab."

Die durchdachte Konstruktion erleichtert natürlich auch das Integrieren der Messemodule in die eigentlich eher stationäre, aber nicht minder sehenswerte Modulanlage im Vereinsdomizil. Was die N-Aktivisten aus Dortmunds Westen auf eine Idee gebracht hat: „Wir planen, unsere Vereinsheim-Modulanlage auf der nächsten Intermodellbau auszustellen", verrät Christian Gerstkamp und verweist auch auf die attraktivere räumliche Tiefe dieser Anlagenteile.

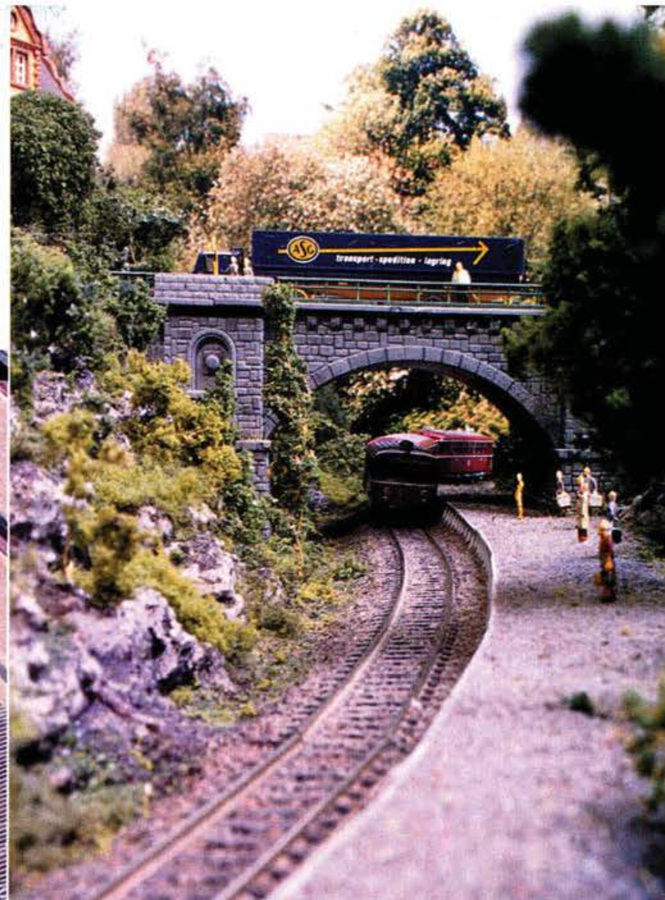
Auch hier sind Nebenbahnmotive durchaus ein Thema. Kern der Anlage ist aber eine nach dem Hundeknochenprinzip geführte zweigleisige, elektrifizierte Hauptstrecke mit dem großzügig angelegten Durchgangsbahnhof Waldbronn. „Die gestalterischen Möglichkeiten waren und sind bei solchen Dimensionen natürlich ungleich größer", gerät Gerstkamp fast ins Schwärmen.

„Nicht zu vergessen, der Fahrspaß", wirft Udo Koeth ein. Der 47-jährige Motorenschlosser, an diesem Freitagabend Herr über den Schattenbahnhof S2, gibt gerade einen längeren Kesselganzzug frei.

Keine Frage: Beide haben Recht. Ich lasse den Blick schweifen, genieße die in über-

Vorführeffekt: Trotz sorgfältiger Arbeit streikt schon mal die Technik

Wird nicht nur Borussen-Fans irgendwie bekannt vorkommen: Der Haltepunkt im Einschnitt eröffnet reizvolle Perspektiven.



Dies und das, für jeden was: Beim örtlichen Land-Handel, noch mit Gleisanschluss selbstverständlich, herrscht tagsüber reger Betrieb.

zeugendem Umfeld dahineilenden Züge, verfolge die Übergabemeldungen und werde mehr und mehr Teil dieser atmosphärisch dichten Szenerie unterm Dach der ehemaligen Luther-Schule.

Vertraute Töne, die da in entspannter Runde erklingen. Und das liegt, zugegeben, vielleicht auch daran, dass sich Expressianer oder solche, die mal Trix-Express-Fahrer waren, irgendwie am charakteristischen Mittelschienengeruch erkennen und meist auf gleicher Wellenlänge funken.

„Ich habe auch mit Trix Express angefangen", kommt, schon fast erwartet, die Bestätigung von Klaus Arnold. Selbst Christian Gerstkamp, obwohl schon mit elf Jahren ein begeisterter Minitrix-Fan, blieben diesbezügliche kindliche Schlüsselerlebnisse nicht erspart: „Mein Bruder hatte eine Trix-Express-Anlage", erinnert sich der Vermessungsingenieur noch lebhaft, beeilt sich aber, mit Blick auf die N-Spur zu versichern: „Ich würd' nicht tauschen!"

Womit wir wieder beim Thema wären, denn eigentlich wollte ich doch etwas über die Landschaftsgestaltung im Maßstab 1:160 und die angewandten →

Mit dem Peco-Gleismaterial und großzügigen Distanzen wirken die gestalteten Bahnanlagen zwischen Station, Landhandel und Ladegleis in jeder Hinsicht überzeugend.



Der Durchgangsbahnhof „Weißnich West" mit schmuckem Fachwerk über Ziegelbau-Erdgeschoss sah sich während der Dortmunder Messe in der Rolle der Kopfstation.

Fotos: M. Tiedtke

Techniken erfahren sowie noch ein wenig von den Inszenierungsgrundlagen hören, die den Anlagendetails so offenkundig Lebendigkeit verleihen.

Sperrholz, Kork, Montageschaum und Gips: Das, so erfahre ich, sind die Stoffe, aus und mit denen die N-Träume auf dem spantenbestückten Rohbau, konstruiert in Rahmenbauweise, realisiert wurden.

Am Anfang stand natürlich die Streckenplanung, wurden die Trassenbretter aus Sperrholz verlegt und Korkbettungen aufgeleimt. „Die Zwischenräume haben wir mit fester Pappe abgedeckt und mit Montageschaum aufgefüllt", erläutert Christian Gerstkamp, bei den N-Bahnern der Arbeitsgemeinschaft auch der Spezialist für den Landschaftsbau.

„Montageschaum ist leicht und zudem leicht zu verarbeiten", kommt Gerstkamp meiner unausgesprochenen Frage zuvor. Weiterer positiver Nebeneffekt sei eine Erhöhung der Modulstabilität. „Nach dem Aushärten wird der Schaum passend zur geplanten Geländeformation zurechtgeschnitten", schildert Gerstkamp den Fortgang der Arbeiten. Es folgt eine Schicht Gips, bei ebenem Grund eine dünnere, bei bergigen Strukturen eine dickere Lage. „Beigemischt ist schwarze Abtönfarbe", erzählt der 34-Jährige weiter. Das habe wesentliche Vorteile: „Bei Beschädigungen entfällt der weiße Knalleffekt und außerdem bindet der Gips langsamer ab."

Was sich nicht nur auf die anschließende Bearbeitungsdauer günstig auswirkt: „Und Riss-Probleme haben wir auch nicht", ergänzt Klaus Arnold zufrieden.

Bei ebenen Flächen kommt nun ein nasser Pinsel zwecks Glattstreichens zum Einsatz, bei Felsformationen ist der Spachtel, auch als Spatel bekannt, gefragt: „Beim Einstechen entstehen Vertiefungen, beim Herausziehen Bruchkanten", erklärt Christian Gerstkamp. Soll das Landschaftsbild weniger schroff wirken, folgt noch eine Nachbehandlung mit einem weichen, nassen Pinsel.

Ist alles trocken, wird mit Heki-Granitfarbe grundiert. „Einen Tag später werden die Felsstrukturen komplett mit Lasurfarben angestrichen und sodann mit einem weichen Schwamm abgerieben", verrät Gerstkamp sein Rezept für die naturalistischen Licht-und-Schatten-Effekte.

Neben handelsüblichen Produkten wie Heki-Steinschotter oder Woodland-Flocken setzen die Dortmunder für den Gestaltungsfeinschliff auch auf Naturmaterialien wie Erde, Sand oder zum Belauben der Bäume auf Seemoos: „Ein Großmarktzufallsfund, schwer zu bekommen", erinnert sich Gerstkamp und gibt auch noch diesen Tipp: „Meine Grundregel: Arbeite niemals allzu ordentlich, sonst wirkt das künstlich. Und die kleinen Szenen am Rande müssen nicht spektakulär, aber stimmig sein." Ganz wie im richtigen Leben eben!

Karlheinz Haucke

Anlagengestaltung mit Sperrholz, Kork, Montageschaum und Gips



TIPPS UND ORIENTIERUNG IM WORLD WIDE WEB – DAS INTERNET IM MODELLEISENBAHNER

www.baureihe110.de.vu

Vitamin E10

Kai Pagels widmet sich dem ehemaligen Schnellzug-Star der Deutschen Bundesbahn, der Baureihe 110. Die Site ist aber kein tränenreicher Nachruf.

• Fans der Baureihe 110 gibt es viele, was nicht weiter verwundert, war die 110 doch bis zum Erscheinen der 103 das Paradepferd im Schnellzugdienst bei der DB. Kai Pagels Homepage stellt die Baureihe einschließlich der Vorserienmaschinen vor. Der Besuch in der virtuellen Werkstatt, bei der vielen Hauptbaugruppen jeweils eine eigene Site gewidmet ist, gefällt. Bei den Zug- und Stoßeinrichtungen wäre das Bild einer Verschleißpufferbohle wünschenswert gewesen. Auch über die Bedeutung der Anschriften wird der Besucher aufgeklärt. Die Idee mit dem virtuellen Rundgang in Führerstand und Maschinenraum ist spitze. Auch die detaillierte Aufstellung von Bauartänderungen verdient Respekt. Über die Zeichnungen freuen sich sicher viele Modellbahner. Die größte Konkurrentin der 110 war aber weniger die 103, die halt einfach erheblich schneller ist, sondern eher die über 220 Loks der Baureihe 111, deren Konstruktion schließlich auf der der 110.3 basiert. Alles in allem eine kenntnisreich aufgebaute Site.

home.arcor.de/dirkmattner/

Der S-Bahn-Oldtimer

Dirk Mattner stellt einen Klassiker der Stadtschnellbahn-Triebwagen vor: Der ET 420 hat mit fast 500 Exemplaren eine ausführliche Würdigung verdient und erhalten.

• Die Baureihe 420 der Deutschen Bundesbahn ist eindeutig Dirk Mattners Favorit. Ohne aufdringlich zu wirken, bringt er seinem Seitenbesucher das Fahrzeug auf verschiedenem Wege nahe. Für die schnelle Information finden sich technische Daten und Darstellungen zum elektrischen und mechanischen Teil des Fahrzeuges. Dann gibt es eine Statistik, die alle Fahrzeuge mit ihren Umnummerierungen beinhaltet. Zu den Farbgebungen, Herstellern und anderen in den Tabellen auftretenden Begriffen gibt es umfassende Erläuterungen. Im Lexikon finden sich zahlreiche Begriffe um den Triebwagen – von A-Wagen über Modulsanierung bis Verkehrsverbund. Der Leser spürt, dass hier nicht irgendwo abgeschrieben wurde, es wurde offenbar gezielt zusammengetragen, nachgefragt und ausgewertet. Die aufgeführten Links leiten zu anderen Seiten, die sich mit dem 420 beschäftigen. Angenehm fällt auf, dass es keine „Site-Map" gibt, sondern einen „Wegweiser". Auch die durchdachte und professionelle Gestaltung der Seite ist bemerkenswert.

home.t-online.de/home/grahnert/start.htm

Reiselustig

Marcus Grahnert ist ein ausgewiesener Experte für den DB-AG-Fernverkehr und präsentiert sein vielseitiges Wissen auf einer umfangreichen Homepage.

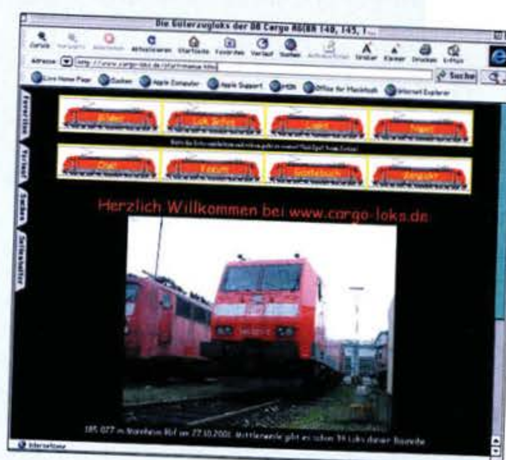
• Diese Homepage ist sicherlich eine Bereicherung für alle Eisenbahn-Statistiker und Fahrzeug-Jäger. Grahnert liefert umfangreiche Lok-Laufpläne und die Wagenreihungen für die wichtigsten Fernverkehrszüge. Das ist aber noch nicht alles, diejenigen, die weniger Spaß an ausführlichen Tabellen haben, finden auf dieser Homepage noch reichlich Zusatzinformationen zu den wichtigsten Triebfahrzeugen, ICE und Baureihe 101, aber auch zur linienförmigen Zugbeeinflussung (LZB). Relativ kurz und verständlich erklärt Grahnert die LZB, die Hochgeschwindigkeitsverkehr erst möglich macht. Ein weiteres Steckenpferd dieser Homepage ist der Metropolitan, jener Luxuszug, der zwischen Hamburg und Köln versucht, der Lufthansa ein paar Passagiere abspenstig zu machen. Und als echter Eisenbahnfan versucht Grahnert natürlich auch, die Bahn zu verbessern. Dafür führt er ein Experiment durch: Sein Schattenfahrplan, strebt eine Optimierung des Triebfahrzeugeinsatzes an. Nur der Seitenaufbau dauert leider manchmal etwas zu lang.

www.cargo-loks.de

Freunde der Fracht

Güterzugloks verdienen auch Beachtung, meinen jedenfalls die beiden Ersteller dieser Homepage.

• Die Lokomotiven von DB Cargo stehen meist nicht so im Rampenlicht wie die Maschinen im Personenzugeinsatz. Häufig verkehren sie nachts, durch Bahnhöfe fahren sie meist ohne Halt und Bewunderung erhalten sie hauptsächlich für ihre Zugkraft. Die Homepage www.cargo-loks.de dreht den Scheinwerfer auf diese Lokomotiven. Einen regelrechten Tummelplatz für Bewunderer moderner Güterzuglokomotiven mit allem, was dazugehört, haben Marc und



Christian ins Netz gestellt. An erster Stelle stehen die Bilder der verschiedenen Zugmaschinen, die sauber nach Baureihen geordnet sind. Besonders interessant ist jedoch die Rubrik „Lok Infos", die alle Baureihen ausführlich präsentiert: Hier kann der Nutzer viel über technische Details und den Einsatz der Fahrzeuge erfahren. Die News-Ecke liefert relativ aktuelle Informationen rund um das Cargo-Geschehen und auch ein Chat-Room darf auf einer derart umfassenden Seite nicht fehlen. Für den Austausch von Neuigkeiten, Fragen und Anregungen unter den Fans sorgt das Forum, wo aufgekommene Fragen und neue Sichtungen diskutiert werden. Und da DB Cargo in den nächsten Jahren noch reichlich neue Fahrzeuge in Dienst stellen will, dürften hier die Themen auch nicht so bald versiegen. Ein Blick auf diese Seiten im Internet ist auf jeden Fall lohnenswert.

MODELLBAHN AKTUELL

MODELLBAHNMESSE MÜNCHEN

Großer Zuspruch für Hersteller und Vereine



Das größte Publikumsinteresse riefen, wie meist auf Messen, die Anlagen der verschiedenen Vereine hervor.



Die zukünftigen Modellbahner diskutierten eifrig ihre Wunschzettel.



Fotos (3): S. Alkofer

Die Firma Noch führte den Besuchern die Anwendung ihrer Geländebauprodukte vor.



Foto: M. Tiedtke

Die nette Schmalspuranlage nach Ostsee-Motiven wird im nächsten Heft vorgestellt.

● Alle zwei Jahre kommt auch München in den Genuss einer großen Modellbahn-Messe. Im Rahmen der bekannten Messe Heim und Handwerk war eine Halle über fünf Tage den Freunden der Modellbahn zugedacht. Geschickt terminiert in der Vorweihnachtszeit, konnten alle großen und kleinen Modellbahner nochmals ihre Wunschzettel überprüfen und ergänzen. Dementsprechend groß war der Andrang bei den Herstellern und an den Schauanlagen. Diese kamen nicht nur aus Deutschland, sondern auch aus den Niederlanden und Österreich. Die Bandbreite bei den Spurweiten reichte von Z bis IIm. Der eine oder andere Hersteller verkaufte nicht nur Startpackungen und Sonderwagen, sondern stellte dem staunenden Publikum auch echte Neuheiten vor.

ROCO

Verkaufsgerüchte dementiert

● „Diese Meldung ist schlicht falsch", reagierte Roco-Marketingleiter Anton Gebert auf die Behauptung einer Schweizer Fachzeitschrift, das Salzburger Unternehmen sei „von einem Hersteller chinesischer Herkunft erworben" worden. „Die Eigentumsverhältnisse haben sich in keinster Weise verändert", stellte Gebert in einer offiziellen Presseerklärung klar. Die Unternehmensgruppe gehöre nach wie vor den bekannten österreichischen Eigentümern, was, so der Marketingleiter, „jederzeit in den öffentlich zugänglichen Firmenbüchern prüfbar" sei. Auslöser für wilde Spekulationen war möglicherweise der im Spätsommer 2001 erfolgte Wechsel in der Führung der Roco- und Rössler-Gruppe. Mit Wirkung vom 5. September 2001 hatte Elfriede Rössler, Witwe des Firmengründers, die operative Führung der Gesellschaften dem Diplom-Ingenieur Leopold Heher übertragen. Sie bleibt aber unverändert zusammen mit dem Stiftungsvorstand der Roco-Modellspielwaren-GmbH Eigentümer und Gesellschafter der Firmengruppe. Wie zu erfahren war, behalten sich die Salzburger weitere Schritte gegen die Verbreiter von Verkaufsbehauptungen vor, da es sich dabei eindeutig um „eine geschäftsschädigende Äußerung" handele.

SPIELZEUGMUSEUM NÜRNBERG

Einzigartige Anlage fährt wieder

● Über 24 Jahre baute Wolfram Bismarck an seiner Interpretation des US-Bahnhofes Omaha/Nebraska in Spur S. Zum größten Teil in Handarbeit entstand eine detailverliebte Großanlage nach amerikanischem Vorbild mit einer Grundfläche von 30 Quadratmetern. Der Tod des Erbauers im Jahr 1982 brachte den langsamen Niedergang dieses Prunkstücks. Sein Wissen nahm Bismarck mit ins Grab. Zehn Jahre konnte überhaupt kein Betrieb mehr stattfinden. Bis sich der begeisterte Modellbahner Michael Bejach der Anlage annahm und in jahrelanger Kleinarbeit Bismarcks Erbe behutsam restaurierte und wieder in betriebsfähigen Zustand versetzte.

MESSE-Kalender

31. JANUAR - 5. FEBRUAR 2002:
Internationale Spielwarenmesse Nürnberg.

21. - 24. MÄRZ 2002:
Faszination Modellbau Messe Sinsheim.

ROCO

Ein Herz für den Geldbeutel

● Die Hersteller erinnern sich wieder an diejenigen, die vielleicht nicht ganz so viel Geld für ihr immer kostspieligeres Hobby übrig haben. Nachdem Piko mit zwei neu konstruierten Lokomotiven in der 50-Euro-Preisklasse schon viel Aufmerksamkeit erhielt, ziehen die Salzburger jetzt nach. Unter dem Motto „Viel Modellbahn fürs Geld" liefert Roco zwar keine Neukonstruktion, sondern die alte BR 215 in verkehrsroter Lackierung, nun jedoch zu einem Preis, der sie zur Teilnahme in dieser Gewichtsklasse berechtigt. Teilweise für weniger als 50 Euro ist die 215, technisch kaum abgespeckt, mit fünfpoligem Motor und Digitalschnittstelle erhältlich.



Anlässlich der Übergabe des 100. Regioswingers der Baureihe 612 an die DB AG am 13. Dezember 2001 im Erfurter Hauptbahnhof präsentierte Dr. René Wilfer (1. v. r.) auch das neue Piko-H0-Modell des Neigetechniktriebwagens.

Foto: Piko

MODELLBAHN WIEHE GMBH

Umfassende Erweiterung

● Mit Sorgfalt, kühlem Kopf, zweistelligen Millionenbeträgen und zumindest in der Anfangsphase umfangreicher Förderung vom Freistaat Thüringen schuf der Investor Hans-Jörg Stiegler in Wiehe eine Verknüpfung von Modellbahnschau, Fachhandel und Freizeitgestaltung. Jetzt erweiterte er die bisherige Präsentation von H0- und LGB-Anlagen um drei neue Hallen mit insgesamt 4225 Quadratmetern Fläche. Neue Themen sind die LGB-Großanlage „Amerika von Ost nach West", die Roco-Großanlage „Orient-Express London – Istanbul", die eigenen Angaben zufolge weltgrößte TT-Anlage nach Motiven der ICE-Strecke Hamburg – Würzburg und eine Märklin-Anlage. Am 7. Dezember 2001 fand die feierliche Eröffnung der neuen Hallen und Anlagen statt. Viele Gäste erschienen, darunter die Präsidentin des Thüringer Landtages, Christine Lieberknecht, die Landräte von Burgenlandkreis, Harry Reichel, und Kyffhäuserkreis, Peter Hengstermann, die Bürgermeister von Wiehe, Willi Willomitzer, und der umliegenden Orte. Extra zur Enthüllung des fünften Kopfes, Bill Clinton, am Modell-Mount-Rushmore war auch eine Vertreterin des US-Konsulats in Deutschland anwesend. Die Modellbahnschau unter dem Markennamen Mowi-World, der Abkürzung von „Modellbahn Wiehe", soll ein touristischer Anziehungspunkt im von hoher Arbeitslosigkeit geprägten Nordthüringen werden und zukünftig bis zu 40 Mitarbeiter beschäftigen. In Vitrinen an den Hallenwänden werden Modelle vieler Hersteller und Nenngrößen ausgestellt. Viele davon sind im Ladengeschäft zu erwerben, nachdem man sich auf den Großanlagen von der Belastbarkeit der Modelle überzeugen konnte. Einige Details sind noch fertigzustellen, aber daran wird hart gearbeitet. Informationen über die Schauanlagen gibt es unter www.mowi-world.de.



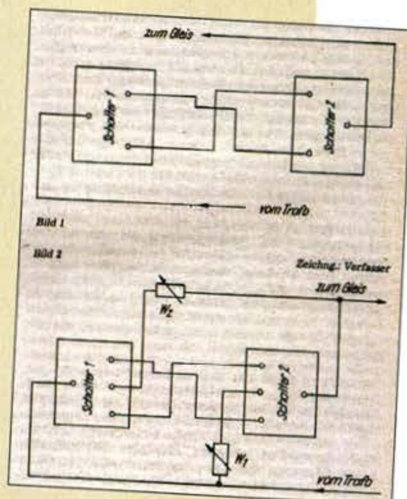
Zwischen Wolkenkratzermodellen und Freiheitsstatue blickt man in die Gebirgslandschaft der neuen LGB-Großanlage.

Foto: Rainer Albrecht

•• Im Rückspiegel entdeckt ••

VOR 26 JAHREN: Notbremse

● Unglücke auf der heimischen Anlage bleiben selten aus. Ein Wagen entgleist und bleibt hängen; eigentlich kein Grund zur Sorge, wenn auf dem Parallelgleis nicht schon der Gegenzug herannahte und drohte, aus der Panne eine Katastrophe zu machen. Gut, wenn man in diesem Falle eine Notbremse hätte. Das dachte sich vor knapp drei Jahrzehnten auch Helmut Wolf aus Sangerhausen. Er entwickelte aber nicht nur eine Notausschaltung, die abrupt den Strom unterbricht, er hatte eine pfiffigere Idee: Für größere Anlagen sind zunächst einmal mehrere Notschalter nötig, da man, frei nach Murphy, im Fall der Fälle sicher nicht in der Nähe des einzigen Schalters stünde. Das lässt sich relativ leicht mit einfachen Umschaltern oder doppelten Ausschaltern lösen, die mit einer Treppenhauswechselschaltung verbunden werden (Bild1). Noch pfiffiger ist jedoch seine Lösung einer zweistufigen Abschaltung mit Bremswiderständen, die verhindern, dass die Züge zu hart abgebremst werden und Wagen beim Nothalt entgleisen. Es geht hier nicht um vorbildgerechtes Abbremsen, sondern um eine kontrollierte Notbremsung. Statt einfacher Ein-Aus-Schalter verwendet er Stufenschalter. Beim Ausschaltprozess ist die erste Schalterstellung mit einem Widerstand verbunden, der als Bremswiderstand fungiert (Bild 2). Schaltet man jetzt noch eine Stufe weiter, wird die Stromzufuhr endgültig unterbrochen und alle Räder stehen still.



Vorschau



Foto: R. Albrecht

Schmucker Triebwagen

Schneller Weg zum Erfolg mit Rainer Albrecht: Für Einsteiger geeignet ist der Weinert-Bausatz des Ex-NWE-T3.



Foto: Emersleben

Erfolg mit Sparschwein

Die DR-Retter der Nebenbahnen in rotem und grünem Farbkleid feierten immer wieder fröhliche Urständ. Doch allmählich geht nun auch ihre Zeit dem Ende zu.

Außerdem

Messe, Macher und Modelle
Auf 16 Seiten brandaktuell in Wort und Bild: Was gibt's Neues von der Spielwarenmesse Nürnberg?

Roll-Widerstände
Über Achslagerungen gehen die Meinungen auseinander, beim Vorbild wie im Modell.

Zinken, Zapfen, Schwalbenschwanz
Um klassische Holzverbindungen, auch über Eck geht es in Ralf Reinmuths Holzworkshop, Folge 5.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Armin Schmutz

Schweißtreibend

Einzelstück: Lok 262, lange bei der Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn im Einsatz, wird in der Schweiz mühsam restauriert.

Foto: J.Hajt

Große Jungs in wilden Rockies

Das ist die Höhe: Bis fast unter die Decke reicht die US-Anlage, auf der sich schon Märklins Big Boy bewährte. Teil 2.

Das März-Heft erscheint am 20. Februar bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Durchs Kraut und durch die Heide

Sie entging sogar der Verstaatlichung in der DDR: Mit der „Heidekrautbahn" zieht's Berliner noch immer aufs Land.

Foto: Knospe

Impressum

VERLAGSLEITER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Jochen Frickel,
Klaus Habermann
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg

ANZEIGEN
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FOTOGRAFIE
Jörg Hajt, Andreas Stirl

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

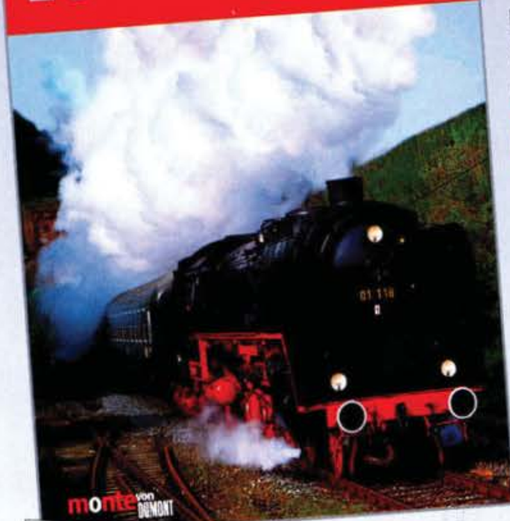
VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711-0
Fax 040/23711-215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002. Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422





Lokomotiven und Züge aus allen Kontinenten erwarten Sie in diesem einzigartigen Werk:

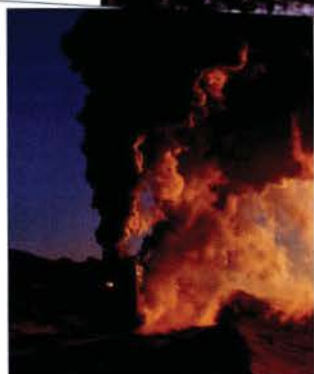
- 440 Seiten
- über 500 herrliche Farbbilder, darunter traumhafte Stimmungsbilder der Dampftraktion, aufgenommen von bekannten Fotografen (u. A. Beckmann, Eckert, Hubrich, Nelkenbrecher, Schmidt)
- ausführliche Texte und viele Informationen
- Großformat 31,5 x 28 cm
- gebunden, mit Schutzumschlag
- Originalausgabe Oktober 2001



Nach den beiden Lokbüchern über Dampf-, Diesel- und Elektroloks gibt es jetzt das Zugbuch. Denn ein Zug besteht ja nicht nur aus der Lok. Gezeigt werden praktische Beispiele zur Zugbildung aus allen Epochen, vom Adler bis zum EuroCity. Darüber hinaus vermitteln zahlreiche Tipps, wie man noch mehr aus den Wagen machen kann (Beladungen, Altern und Verfeinerungen). Ebenso wird der Bau eines Güterbahnhofs samt Ablaufberg beschrieben. 144 Seiten mit über 220 Farbbildern, gebunden, Format 21 x 30 cm.



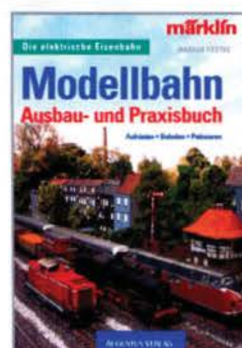








128 Seiten mit rund 230 farbigen Bildern zeigen, wie man die Vorzüge von Märklin-Digital in der Praxis nutzen kann.



Wie aus schachtelfrischen Fahrzeugen herrliche Betriebsmodelle werden, zeigt dieses Buch auf über 400 Farbbildern Schritt für Schritt. Tolle Ladegüter selber machen? Kein Problem, steht in diesem Buch!



Mit diesem Gleisplanbuch erhält der Märklinist ein Fülle von Anregungen für den Bau einer eigenen H0-Anlage. Herrliche Zeichnungen und brillante Farbfotos, Stücklisten und exakte Pläne machen den Nachbau einfach. Im Anhang: 28 Pläne für das K-Gleis. 156 Seiten, Format 30 x 21 cm, gebunden.

Bücher-Kalender-Bestellung (bitte in Blockschrift oder mit Maschine ausfüllen)

❑ Scheck über ....DM (zzgl. Anteil Verpackungs- und Versandkosten; ab € 75,00 im Inland spesenfrei) (Anteil Verpackungs- und Versandkosten 4,00 €/Inland, Ausland 8,00 €)

❑ Zahlung durch Bankeinzug (zzgl. Anteil Verpackungs- und Versandkosten 2,00 €; im Ausland nicht möglich!). Ab einem Bestellwert von € 75,00 liefern wir im Inland spesenfrei!

Bankleitzahl	Kontonummer	Name und Sitz des Geldinstituts

Vorname Familienname

Straße Hausnummer

Postleitzahl Ort

Datum/Unterschrift

❑ Das große Buch der Lokomotiven; € 25,50
❑ Farbkalender: Bahnen und Berge 2002; € 15,50 (o. Abb.)
❑ Farbkalender: Die Baureihe 103 (2002); € 15,50 (o. Abb.)
❑ Hornung/Rietig: Lokbuch Dampfloks; € 22 (o. Abb.)
❑ Hornung/Rietig: Lokbuch E-/Dieselloks; € 22 (o. Abb.)
❑ Eckert: Alpenbahnen; € 22 (o. Abb.)
❑ Rietig: Das Zugbuch; € 26,00
❑ Märklin: Das C-Gleisplanbuch; € 22
❑ Tiedtke: Ausbau- und Praxisbuch; € 22

MEB_02

Coupon bitte ausschneiden/kopieren und schicken an:
EMV-Versandbuchhandel, Klosterring 9, D-87660 Irsee
Fon: 08341 – 73410 oder Fax: 08341 – 73472
E-Mail: europmedia@t-online.de

EIN MANN SIEHT ROT, WENN

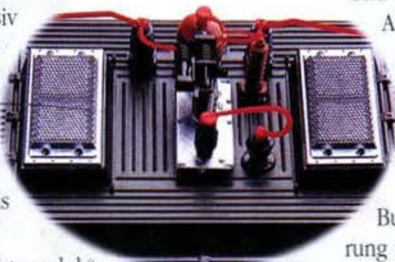
heute auf dem Bahnhof – das aktuelle Farbkleid der Loks betrachtend –

ER AN DIE GRÜNEN DENKT,



Foto: Stefan Zenzmaier

mit ein bißchen Wehmut vielleicht. Möglicherweise hat hier wieder der eine oder andere allzu flotte Leser beim Titel an einen Film mit Brons Charlson gedacht oder gar an Politik, doch dagegen muß sich der Verfasser heftig verwehren, besonders mit letzterer hat Roco gar nichts auf dem Hut. Es geht schlicht und einfach um Eisenbahn. Mag sein, daß manch Eisenbahnfreund der Ansicht ist, der rote Farbpinsel streichelt zu häufig und zu intensiv die Außenhaut der Fahrzeuge, doch die Bahnverwaltungen haben ihre Gründe – Rot als Signalfarbe! Schon mal eine E-Lok in Schwarz gesehen? Eine hervorragende Signalfarbe! Im Winter! So war es in Österreich die Lokomotive 1042.510 die als erste E-Streckenlokomotive errötete.



Entwickelt wurde die Reihe 1042 als „Grenzleistungslok" mit dem Ziel, die Motorkraft auf nur vier Achsen zu verteilen, da die sechsachsigen Lokomotiven (z. B. 1010) insbesondere auf der Semmeringstrecke den Gleisen sehr zusetzten und letztendlich sogar Verbot für die Ghega-Bahn bekamen.

Die letzte Serie (1042.531–707) ist heute vollständig zur Reihe 1142 umgebaut. Der Unterschied liegt im wesentlichen im Einbau einer Fernsteuerung zur Wendezugfähigkeit, geänderten Luftarmaturen, der teilweise Rückbau auf nur zwei Einstiegstüren usw. Tandemfähig sind die 1142 u. a. mit 1016 oder mit einer Schwesterlok, nicht aber mit der 1044.

Und das Modell? Eine exklusive, feinst detaillierte Ausführung mit vielen separat gesteckten Teilen wie z. B. Waschdüsen, brillant nachgebildeten Drehgestellen; Ausführung zweitürig, beste Fahreigenschaften durch das bewährte Roco-Antriebskonzept …

Art.-Nr. **63600**, Reihe 1142, Österreichische Bundesbahnen, Epoche V, Gleichstromausführung mit Schnittstelle;

Art.-Nr. **69600**, Reihe 1142, ÖBB, Epoche V, Wechselstromausführung serienmäßig mit lastgeregeltem Dekoder, passend für das Märklin*-Motorola**-Format, und **Flüsterschleifer** –

bei Ihrem Fachhändler!

* Märklin ist ein eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen
** Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix/Arizona (USA)

e-mail: roco@roco.co.at **Internet: www.roco.co.at**

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN
GmbH
CH-9445 Rebstein
Balgacherstrasse 14

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

